

CHAMBRE DES COMMUNES

Le jeudi 2 mars 1972

La séance est ouverte à 2 heures.

AFFAIRES COURANTES

LES AÉROPORTS

L'EMPLACEMENT DU 2^e AÉROPORT INTERNATIONAL DE TORONTO—LES SERVICES AÉRIENS DE L'ONTARIO

[Traduction]

L'hon. Donald C. Jamieson (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, le trésorier de l'Ontario fait actuellement à l'Assemblée législative de Queen's Park la déclaration que je suis sur le point de vous lire.

Le gouvernement du Canada et celui de l'Ontario sont convenus de construire un vaste aéroport dans le township de Pickering au Nord-Est de Toronto. L'emplacement est borné grosso modo au Sud, par une ligne passant juste au Nord de la route 7, au Nord par la lisière des townships Uxbridge-Pickering; à l'Ouest par le ruisseau Little Rouge et à l'Est par le ruisseau East Duffin. Le gouvernement fédéral fera l'acquisition du terrain nécessaire à l'aménagement de l'aéroport et le gouvernement provincial achètera les terrains environnants, puisqu'il s'agit d'un projet conjoint.

Le choix de l'emplacement situé au nord-est de Toronto découle d'une étude fédérale-provinciale exhaustive menée depuis 1968; elle portait sur les 59 endroits éventuels situés dans un rayon de 50 milles du Toronto métropolitain.

Un certain nombre de raisons font du township de Pickering l'emplacement qui se prête mieux que tous les autres sites étudiés à l'aménagement du nouvel aéroport. Premièrement, il répond parfaitement aux exigences de sécurité et de l'aviation.

Deuxièmement, il est plus près de Toronto que tous les autres sites proposés et par conséquent, il est d'accès facile.

Troisièmement, étant donné qu'il est situé assez près du lac Ontario et d'un certain nombre de voies de transport importantes conduisant hors de Toronto, le coût des investissements des installations d'eau, d'égout et des voies d'accès sera inférieur à ce qu'il aurait été dans le cas des autres sites.

Quatrièmement, même s'il est situé près de Toronto, la population vivant dans les environs immédiats du nouvel aéroport est peu nombreuse. Aucune collectivité importante ne sera sérieusement incommodée par les mesures d'expropriation ou par le niveau élevé de pollution par le bruit. En conséquence, l'impact écologique sera réduit au minimum.

Enfin, et ce dernier aspect est peut-être le plus important, le choix de l'emplacement de l'aéroport à l'est de Toronto est le résultat d'un travail mené conjointement par le fédéral et la province en vue de stimuler l'essor de la région située à l'est du Toronto métropolitain, comme il

était prévu dans le plan de développement de la région entourant Toronto.

La partie sud du site de l'aéroport s'étend le long d'un axe où surgira une série d'agglomérations urbaines à l'est de Toronto qui seront séparées des centres urbains situés en bordure du lac par une série de couloirs servant aux fins les plus diverses de transport, de service et de récréation. Le gouvernement de l'Ontario a modifié la forme et l'emplacement de quelques-unes de ces collectivités que l'on projette de créer en vue du nouvel aéroport et pour que les zones, qui pourraient être incommodées par le bruit, ne soient pas choisies comme zones résidentielles. Les voies de transport et de service sont aussi tracées de manière à ce que l'aéroport soit dans un axe de transport rapide reliant les nouvelles collectivités situées à l'est de Toronto au Toronto métropolitain et à Malton. La promenade et les couloirs de service prévus sont tracés de manière à séparer l'aéroport et la collectivité qui l'environne 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 complètera ainsi les services offerts à Malton et éliminera les encombrements à ce dernier aéroport.

• (1410)

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 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,