

*Aéroport des îles de Toronto*

centre des débats du conseil de ville de Toronto pendant plusieurs années et a abouti au bail actuel. C'est ainsi que l'aéroport accueille des avions à décollage et à atterrissage court, mais pas d'avions à réaction. Notre parti se soucie surtout de cela, et aussi de s'assurer que ce projet de loi est rédigé d'une façon suffisamment claire pour maintenir les conditions du bail excluant l'utilisation des avions à réaction.

Nous nous préoccupions en partie de savoir si le bail serait remplacé par la loi. On a donné diverses opinions. Le gouvernement a cependant accepté l'amendement suivant. Là où il est stipulé que les commissaires doivent, conformément aux modalités de tout accord conclu par eux, et ainsi de suite, prendre des règlements pour la régie et le contrôle de l'aéroport, et le reste, cela s'applique aux aéronefs à réaction. Autrement dit, ils doivent prendre ces règlements en respectant les modalités de tout accord qu'ils ont conclu. Voilà à mon avis qui inclut le bail. L'article stipule également qu'ils peuvent, selon les modalités et aux conditions des règlements pris en vertu de la loi existante, prendre des règlements et ainsi de suite, mais en l'absence d'un tel accord il leur est loisible de les prendre ou non. Cependant, quand il existe un accord, ils doivent en respecter les modalités. J'espère que cet amendement préservera l'application du bail conclu il y a trois ans. Or j'en suis devenu un peu moins certain lorsque le secrétaire parlementaire a dit que les avions à réaction sont maintenant autorisés à y atterrir en cas d'urgence.

**M. Forrestall:** Bien sûr qu'ils le sont.

**M. Heap:** «Bien sûr qu'ils le sont», dit-il.

**M. Forrestall:** Si vous aviez perdu l'usage de vos ailes et que vous survoliez une piste d'atterrissage, où iriez-vous?

**M. Heap:** Il a cependant ouvert la possibilité, en élargissant les pistes et en y faisant installer du matériel de contrôle aérien plus moderne, d'accommoder beaucoup plus de cas d'urgence.

**M. Mazankowski:** Vous préféreriez voir périr les passagers?

**M. Heap:** Nous savons que le gouvernement du Canada a toujours eu une conception très élastique de ce qu'est une urgence. Témoin les pouvoirs d'urgence prévus dans la Loi sur les mesures de guerre auxquels le gouvernement s'est plu à recourir autrement qu'en temps de guerre ou même lorsqu'il n'y avait pas d'urgence. Par exemple durant les quatre années qui ont suivi la Seconde Guerre mondiale. J'espère qu'on n'a pas l'intention de redéfinir ce qui constitue une «urgence» afin d'autoriser l'atterrissage fréquent ou même régulier d'avions à réaction à l'aéroport des îles de Toronto. Nous avons d'autres sujets d'inquiétude également, mais c'était le principal, et je suis très heureux que le député de Beaches (M. Young), avec l'appui du député de Davenport (M. Caccia), ait réussi à persuader le comité d'accepter au moins cet amendement. Si nous avions eu plus de prévoyance, nous aurions peut-être réclamé une meilleure définition du terme «urgence». Je crois comprendre que le ministre est d'accord avec son secrétaire parlementaire puisqu'il a crié que nous ne voulons pas les forcer à utiliser des parachutes.

**M. Mazankowski:** Je n'ai pas dit ça. J'ai dit que je ne voulais pas que les pilotes et les passagers périssent. C'est ce que j'ai dit. Périrent. Meurent.

**M. Heap:** J'avais cru vous entendre parler de parachutes. Personne ne veut qu'ils périssent. Il m'importe que les futurs règlements gouvernementaux n'étendent pas la portée du terme «urgence» au-delà de ce qui est absolument nécessaire pour sauver des vies. Il ne faut pas que cet aéroport serve couramment d'annexe à l'aéroport Pearson.

Le tunnel était un autre sujet de préoccupations. Rien dans les modifications n'empêche la construction d'un tunnel, sauf les conditions du bail. Ces conditions peuvent être modifiées avec l'accord du conseil municipal, comme peuvent l'être les modalités concernant le service d'avions à réaction. Des pressions peuvent cependant être exercées, par exemple en prolongeant les pistes et en agrandissant les installations, de manière à ce qu'il devienne quasiment impossible de s'opposer à l'utilisation d'un tunnel. Autrement dit, l'agrandissement de l'aéroport se fera progressivement et finira peut-être par inclure un jour un tunnel. La population et le conseil de ville de Toronto devront être très vigilants à cet égard.

● (1440)

Un tunnel à l'aéroport des îles de Toronto aurait deux effets doublement destructeurs. Il pourrait éventuellement amener dans les îles un nombre illimité de voitures particulières. Des véhicules y sont actuellement utilisés, sous la surveillance stricte du service des parcs de la métropole. A cause de cela, les îles sont un endroit merveilleusement calme et tranquille. Dans le secteur où il y a plusieurs centaines de maisons, les gens marchent et les enfants jouent sans avoir à se soucier des voitures. Il n'y a pas de bruit de circulation et l'endroit est très paisible. Toute la zone du parc l'est aussi. Les employés municipaux qui conduisent les quelques véhicules d'entretien comme le camion d'incendie et les voitures de police, le font en respectant le milieu. Le parc est un précieux atout pour les 200,000 à 300,000 personnes qui vivent dans le centre de Toronto. Beaucoup d'autres gens s'y rendent aussi, mais les usagers se recrutent surtout parmi la population du centre-ville où les parcs sont rares et où le béton devient brûlant en été.

On prévoit que d'ici la fin de la décennie le nombre de mouvements de passagers s'accroîtra du tiers, passant de 150,000 à 250,000 par année. Ce nombre augmentera probablement davantage au-delà de la présente décennie. On craint que le tunnel n'amène dans les îles d'autres automobilistes que les voyageurs qui se rendent à l'aéroport.

Le tunnel pose aussi un problème à l'autre extrémité. Le port devient une zone résidentielle et récréative pour la population torontoise. Des immeubles domiciliaires devant abriter de 2,000 à 3,000 personnes seront construits dans deux ou trois ans, juste à côté du parc de stationnement servant au terminus du traversier. Il y a déjà des immeubles résidentiels à environ un demi mille à l'est, mais ceux-ci seront directement adjacents à l'aérogare près de l'extrémité de la rue Bathurst.