

le signale de nouveau au titulaire actuel. Nous avons eu quelques exemples de sa diligence et de son efficacité. S'il a pu réunir les trois armes, il peut sûrement instaurer le bon sens et la justice quant au service de transport entre Timmins et la région d'Ottawa et de Montréal.

(Le crédit est adopté.)

20c. Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages et terrains, de quais et de terminus, y compris des améliorations aux terminus appartenant à Terre-Neuve, et de navires et de matériel connexe, selon le détail des affectations; toutefois, le Conseil du Trésor peut augmenter ou diminuer le montant du crédit à affecter aux entreprises inscrites séparément, \$1.

(Le crédit est adopté.)

Services de l'air—

30c. Administration, fonctionnement et entretien, \$844,000.

[Français]

M. Grégoire: Monsieur le président, je ne voudrais pas faire un long exposé là-dessus, mais je me contenterai de résumer deux paragraphes extraits du journal *La Presse*—du mercredi 14 février. Après, je pourrai tout simplement demander à l'honorable ministre des Transports ce qui en est et quelles sont ses conclusions.

Alors, je cite cet article de *La Presse* qui a comme titre: «Pas d'argent pour Montréal, \$9 millions pour Toronto», et comme sous-titre: «Après le croc-en-jambe à Dorval, Ottawa donne le coup de massue.»

C'est assez dur comme titre. Voici les deux premiers paragraphes de cet article de M. André Chénier, de *La Presse*:

Le ministre fédéral des Transports, M. Paul Hellyer, vient d'annoncer que des crédits de \$9,000,000 serviront à assurer l'expansion de l'aéroport de Toronto qui s'agrandira notamment d'une nouvelle aérogare et d'un terrain de stationnement pouvant accueillir 1,500,000 passagers de plus par année.

Pour Montréal, ce n'est plus seulement le croc-en-jambe que constituait il y a deux mois la suppression de crédits destinés à aménager une nouvelle piste d'envol à l'aéroport international de Dorval: c'est maintenant un coup de massue asséné à l'aéroport le plus achalandé du Canada.

Monsieur le président, je ne m'oppose en rien à ce qu'on fasse des dépenses pour agrandir l'aéroport de Toronto. Plus Toronto se développera, plus je serai content. Mais si l'on enlève des crédits à Montréal pour les donner ailleurs, surtout si ces crédits avaient été prévus depuis deux ans pour l'aéroport de Montréal, alors je ne marche plus! Qu'on laisse à Montréal ce qui a été prévu pour l'agrandissement et l'amélioration de l'aéroport de Dorval, quitte à avoir d'autres

[M. Martin.]

crédits pour Toronto. A cela, je ne m'oppose pas.

Je demande à l'honorable ministre des Transports ce qui est prévu pour Montréal. Peut-il nous donner une idée de ce qui doit se faire pour le développement de l'aéroport de Montréal, afin de la maintenir au pair avec le progrès, le rythme du développement de la circulation aérienne, l'augmentation du nombre de passagers, la grosseur des avions etc? J'aimerais obtenir une réponse de l'honorable ministre à ce sujet, et, ensuite, si j'ai des commentaires à faire, je les ferai.

[Traduction]

L'hon. M. Hellyer: Monsieur le président, comme je l'ai dit publiquement depuis la parution de la nouvelle dans le journal, les dépenses pour les deux aéroports, à Toronto et à Montréal, durant les 20 prochaines années, seront presque identiques. En outre, cette année, des crédits sont prévus pour les installations supplémentaires requises à Montréal, afin de permettre à l'aéroport d'accueillir les jets géants qui entreront en service en 1970.

● (10.30 p.m.)

Si nous n'avons pas encore pu annoncer de plans précis prévoyant l'expansion immédiate de l'aéroport de Montréal, c'est parce que les ingénieurs chargés d'étudier la situation n'ont pas encore décidé si nous pourrions agrandir l'aéroport de Dorval pour qu'il réponde aux exigences des 20 prochaines années, si nous devrions construire un nouvel aéroport pour remplacer celui de Dorval, ou si nous devrions en construire un neuf, tout en continuant à utiliser l'aéroport actuel. Les conseillers techniques qui étudient la question ne nous ont pas encore fait de recommandations sur ces différentes possibilités. J'espère avoir leur rapport d'ici quelques semaines. A ce moment-là, naturellement, nous saurons ce qu'ils préconisent.

On nous a recommandé de ne pas construire la piste dans l'intervalle, même si nous disposions des crédits, ce qui n'est pas le cas actuellement. Je le répète, dès que nous aurons reçu le rapport des ingénieurs, nous saurons ce qu'il y a de mieux à faire pour satisfaire les besoins à long terme de la région métropolitaine de Montréal. Mon ami peut être assuré que cette question reçoit toute l'attention possible et que s'il regarde les dépenses des dernières années, il constatera que Montréal a reçu des crédits plus considérables que Toronto et qu'elle ne s'en est pas trop mal tirée.

Des voix: Honte.