

[Français]

**M. l'Orateur suppléant (M. Laniel):** Comme il est 10 heures du soir, il est de mon devoir de faire savoir à la Chambre qu'en vertu des dispositions du paragraphe (11) de l'article 58 du Règlement, les délibérations relatives à la motion sont terminées.

[Traduction]

En conformité de l'article 40, une motion portant ajournement de la Chambre est présentée d'office. Il s'agit donc de décider si la Chambre s'ajourne.

## MOTION D'AJOURNEMENT

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office conformément à l'article 40 du Règlement.

### LES AÉROPORTS—LA DÉCISION RELATIVE AU PROLONGEMENT DES PISTES DE MALTON

**M. Don Blenkarn (Peel-Sud):** Monsieur l'Orateur, le 30 juin dernier le ministre des Transports (M. Marchand) avait fait une déclaration relative aux aéroports de la région de Toronto. Nous avons entendu un flot de belles paroles de la part du gouvernement au sujet des aéroports de la région de Toronto et c'est pour cette raison que j'ai essayé d'obtenir du ministre des éclaircissements sur le prolongement des pistes de l'aéroport international de Toronto à Malton.

• (2200)

D'après ce que le ministre a répondu, le gouvernement n'était pas prêt à fournir de réponses à ce moment-là. Voilà pourquoi j'ai soulevé cette question au moment de l'ajournement ce soir. Au début de janvier de cette année, on a déposé à la Chambre le rapport Swackhamer sur les audiences concernant l'aéroport de Pickering tenues l'autonne dernier. D'après les constatations du rapport Swackhamer au sujet de l'aéroport de Pickering, les installations de Malton pourraient être facilement agrandies de manière à tenir compte de la croissance anticipée du trafic aérien de la région de Toronto jusqu'à l'an 2000. Peu après le dépôt du rapport, le ministre des Transports a été assez obligeant pour recevoir quelques députés de ce côté-ci de la Chambre ainsi que d'autres ministériels intéressés à la question de Pickering et à la question du transport aérien dans la partie de l'Ontario desservie par l'aéroport international de Toronto, celui de Hamilton et d'autres endroits.

À l'époque, des membres du personnel du ministre m'avaient signalé, ainsi qu'à d'autres personnes, qu'à leur avis, l'agrandissement de l'aéroport de Malton était virtuellement impossible. En 1968, tout le problème de l'expansion de l'aéroport de Malton fut abordé lors de réunions publiques dans la ville de Mississauga et à l'époque, il avait été prouvé de façon évidente que si de nouvelles pistes nord-sud étaient construites, 100,000 personnes au moins seraient gravement touchées. À l'époque, le minis-

### L'ajournement

tre semblait avoir pris la décision de ne pas agrandir l'aéroport de Malton.

Par la suite, nous entendons dire après l'avis concernant l'emplacement de Pickering que le ministre envisage maintenant de mener une enquête; il ne s'agit pas d'une enquête faisant suite aux expropriations mais d'une enquête sur la nécessité de créer un aéroport à Pickering et sur toute la question des besoins en matière d'aéroport à Toronto. Aussi, les habitants de Mississauga ne savent pas à quoi s'en tenir ignorant d'une part, dans quelle mesure Malton va être agrandi et si Pickering est absolument nécessaire ou si aucune expansion ne se produira. D'autre part, ils savent qu'il doit y avoir une enquête pour voir si Pickering est nécessaire.

Cette question laisse tout le monde dans l'incertitude. Les propriétaires de maison ne savent pas; les exploitants d'entreprises pas davantage pas plus d'ailleurs que les contribuables; et la municipalité qui doit viabiliser la région ne le sait pas non plus. La simple question est celle de la piste. Le ministre ou le gouvernement peut-il assurer à cette ville qu'une piste ou de nouvelles pistes, en particulier dans le sens nord-sud, sont indispensables à Malton et si elles seront installées. Le ministre m'a dit, ainsi qu'à d'autres personnes, qu'une nouvelle piste construite à environ 1,000 pieds à l'ouest de la piste actuelle qui va du nord au sud ne serait utilisée qu'à 20 p. 100. Le ministre a déclaré que les pistes doivent être séparées d'au moins 5,000 pieds. Si tel est le cas et s'il n'y a pas plus de place pour construire cette piste, le ministre devrait déclarer carrément que le gouvernement n'envisage pas d'aménager de nouvelles pistes à l'aéroport de Malton. Mais la réponse donnée est qu'il n'est pas dans l'intention du gouvernement de le faire. Telle est la raison de ce débat. C'est la raison pour laquelle je demande encore une fois au gouvernement d'être précis et de nous dire ce qu'il envisage de faire à propos de l'aéroport de Malton.

**M. Joseph-Phillipe Guay (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Monsieur l'Orateur, le ministre des Transports (M. Marchand) a déjà répondu très clairement à cette question. Cependant, je répéterai que le gouvernement n'a pas l'intention d'allonger les pistes d'atterrissage à l'aéroport de Malton.

### LES JEUNES—LE PROGRAMME PERSPECTIVES-JEUNESSE—LA RÉPARTITION DES SUBVENTIONS—LES CONSULTATIONS FÉDÉRALES-PROVINCIALES QUANT AUX SALAIRES HEBDOMADAIRES

**M. Cyril Symes (Sault-Sainte-Marie):** Monsieur l'Orateur, je prends la parole ce soir afin de reprendre une question que j'ai soulevée à la Chambre en janvier au sujet du programme Perspectives-Jeunesse. J'espérais que cette question serait débattue plus tôt puisque la date limite des demandes pour Perspectives-Jeunesse était le 1<sup>er</sup> mars. Néanmoins, j'aimerais poursuivre l'argument concernant les questions que j'ai soulevées car je ne pense pas que le ministre ait donné une réponse complète et adéquate. Voici ce dont je m'inquiétais plus tôt: quelle garantie a-t-on qu'une proportion équitable des subventions de Perspectives-Jeunesse va à des jeunes de catégories différentes de revenu et en particulier à des jeunes de familles à faible revenu?