

Ceux qui vivent dans une zone frontalière de l'Est, par exemple à Windsor, peuvent choisir entre des postes américains et des postes canadiens. Mais, dans beaucoup de régions, on n'a aucun choix. Si des petites collectivités ont un service de satellite, et si les seuls signaux qu'ils peuvent capter viennent de postes américains, cela est déplorable à l'ère technologique.

M. Ron Atkey (St. Paul's): Monsieur l'Orateur, mes remarques concernent l'article n° 7 de la motion qui porte sur les avances du fonds renouvelable des aéroports, en particulier du crédit pour les plans de construction, lequel s'élève à 4.3 millions de dollars pour l'aéroport de Pickering, second aéroport international de Toronto. Nous avons déjà entendu un discours à ce sujet aujourd'hui. L'orateur était un député qui est assis à ma gauche, et je reviendrai en temps voulu sur un certain nombre de ses remarques. Avant cela, toutefois j'aimerais clarifier quelques faits. Je pense que les faits sont extrêmement importants dans un débat aussi sérieux que celui-ci.

Le premier de ces faits est que les expropriations liées à l'aéroport de Pickering ont bel et bien été faites. C'est maintenant la Couronne qui détient légalement la propriété des terres que l'on prévoit utiliser comme aéroport. Les propriétaires de Pickering ne sont plus propriétaires de leurs terres. C'est le gouvernement. Je suis quelque peu étonné que le député de Scarborough-Ouest (M. Harney) et le ministre des Transports (M. Marchand) déclarent qu'il est possible que les expropriations soient retardées. Monsieur l'Orateur, les expropriations ont été faites.

● (2030)

Le ministre, à un moment où il parlait peut-être de la loi plutôt que de ce qu'il espérait voir examiner au comité, a fait le 10 mai une déclaration dans les délibérations du comité au sujet des crédits pour l'aéroport de Pickering. Je parlerai de ce qu'il a dit dans un instant, mais pour paraphraser à votre intention, le ministre a dit au comité que les expropriations étaient terminées; au cas où la commission d'examen qui a maintenant son mandat précéderait d'abandonner le projet d'aéroport, la Couronne devrait décider ce qu'on ferait des terrains. La Couronne pourrait décider d'en faire un parc. Elle pourrait peut-être devoir consulter la province d'Ontario à ce sujet. Les terrains pourraient d'une manière ou d'une autre être mis à la disposition des anciens propriétaires ou de nouveaux propriétaires mais, monsieur l'Orateur, les 8 et 10 mai, le ministre des Transports a dit que les expropriations étaient terminées.

Pourtant, le représentant de Scarborough-Ouest a donné cette interprétation de la loi et a parlé de l'accord présumé auquel il en était venu avec le gouvernement; c'était peut-être pour expliquer le vote du comité au cours duquel il a appuyé le gouvernement dans sa demande de crédits pour poursuivre le projet. Il a dit que ceux qui désiraient que les expropriations se terminent devaient recevoir l'assurance qu'elles le seraient en réalité, mais que s'ils ne désiraient pas qu'elles se terminent, pour quelque raison que ce soit, les procédures judiciaires devraient être remises à plus tard, monsieur l'Orateur. C'est ce qu'a dit le représentant de Scarborough-Ouest. A mon avis, il prend ses désirs pour des réalités. Les expropriations sont terminées et ni lui ni le ministre ne peuvent changer la loi.

Le second point que je tiens à aborder porte sur la motion présentée au comité permanent des transports et des communications, tout d'abord le 17 avril avant l'achèvement des expropriations et ensuite, après une réunion assez longue où les membres du parti d'en face firent de

Prévisions budgétaires

l'obstruction systématique. Une autre motion, soumise le 8 mai, fut finalement mise aux voix. Il faudrait expliquer en détail aux fins du compte rendu officiel le but d'une telle motion car il y a eu des malentendus et quelques citations et tournures inexacts touchant l'intention et le libellé de la motion. Le 8 mai, j'ai appuyé au comité la motion tendant à supprimer un certain montant d'argent des crédits et du fonds renouvelable de l'aéroport de Pickering:

L'intention de cette motion n'est pas de supprimer l'aérogare de Pickering. La motion vise à retirer du Fonds renouvelable des aéroports les affectations de quelque 89 millions de dollars pour l'année financière courante et les années financières subséquentes. Au cours des années antérieures, 21 millions de dollars ont déjà été affectés à l'aérogare de Pickering. Le ministre demeure entièrement libre, une fois cette motion adoptée, de proposer au comité un budget supplémentaire ou de solliciter des crédits dans le budget de l'an prochain pour l'année financière 1974 et 1975. Toutefois, le délai s'impose simplement à cause de la déclaration d'intention du ministre à la Chambre et de plusieurs autres déclarations officielles selon lesquelles il est prêt à instituer une commission d'enquête ou un groupe d'étude afin de régler diverses questions relatives à la nécessité, à l'emplacement, à l'aspect et à la planification de l'aérogare de Pickering. Il s'agirait mal au comité et à la Chambre d'approuver une dépense de 89 millions de dollars pour un projet qui ne sera peut-être pas réalisé. Il semblerait sage et prudent de la part des membres du comité de réserver simplement l'approbation du Parlement pour les 89 millions de dollars tant qu'il n'y aura pas de décision ferme sur la construction de l'aérogare et que sa nécessité et son emplacement n'aient pas été clairement établis et confirmés par le résultat des travaux d'un groupe d'étude indépendant.

Voilà l'objet établi de la résolution dont était saisi le comité et sur laquelle tous les membres de ce comité ont voté. J'avais été étonné que le député de Scarborough-Ouest présente une certaine justification à ce moment-là, et je le suis de le voir faire la même chose aujourd'hui à la Chambre quant à la nécessité d'approuver les prévisions budgétaires relatives à l'aéroport de Pickering parce qu'autrement les propriétaires n'auraient pas été payés. Les termes mêmes de cette motion, monsieur l'Orateur, en excluaient bien sûr les crédits provisoires qui ont été alloués pour l'aéroport de Pickering et l'autre aéroport financé par le fonds renouvelable de l'aéroport.

Il y avait un montant de 20.5 millions de dollars déjà disponible pour indemniser les propriétaires, et la chose avait été admise par le ministre et son sous-ministre. En outre, 14 millions de dollars avaient été affectés au fonds renouvelable de l'aéroport lors des prévisions budgétaires des années précédentes—des fonds prêts à être versés aux propriétaires qui en fait n'avaient pas été dépensés. Le fonds se chiffrait donc à 34.5 millions de dollars, et je ferais remarquer au gouvernement que c'est plus que suffisant pour indemniser les propriétaires qui avaient exprimé le désir de toucher tout de suite leur indemnité plutôt que d'attendre les procédures d'évaluation qui devaient avoir lieu plus tard. Je défierais le gouvernement et le secrétaire parlementaire de déclarer que 34.5 millions de dollars, ce n'était pas assez et qu'il fallait plus d'argent cette année pour indemniser les propriétaires. Cette motion aurait pu être appuyée; de fait, elle ne le fut ni par les ministériels ni par les députés néo-démocrates. Pour moi, cela ne peut signifier qu'une chose; c'est que les députés qui ont voté pour la résolution souhaitaient la poursuite du projet d'aéroport de Pickering.

Monsieur l'Orateur, on a déjà fait allusion aujourd'hui au mandat de la commission d'enquête ou de la commission dite d'examen dont le ministre a annoncé la création pour la première fois il y a environ quatre mois et demi. Nous avons patiemment attendu de connaître ce mandat. Il nous a été révélé officiellement jeudi dernier, mais il nous reste toujours à connaître les noms des commissaires.