

miers ministres provinciaux, individuellement, collectivement ou par l'entremise d'un de leurs organismes, nous adresseraient une semblable demande, nous serions très heureux de l'étudier.

LES AÉROPORTS—TORONTO—LA CONSTRUCTION DE LA SECONDE GARE—LE CHOIX DU NOUVEL EMPLACEMENT

M. Stanley Haidasz (Parkdale): Monsieur l'Orateur, le 3 décembre j'ai soulevé la question de la construction urgente d'installations supplémentaires à l'aéroport international de Toronto. Je suis convaincu que les voyageurs ont accueilli avec plaisir la réponse du ministre selon laquelle on a embauché des ouvriers supplémentaires et accéléré le rythme de la construction de façon que la seconde gare puisse être mise en service en avril et complètement terminée en juin. Néanmoins, nous attendons encore et toujours l'annonce de la décision du gouvernement fédéral sur l'emplacement du second aéroport de Toronto et des régions avoisinantes. Nous félicitons le gouvernement fédéral de ses efforts de collaboration avec le gouvernement de l'Ontario, mais nous ne pouvons admettre l'indécision et les retards excessifs qu'on apporte à la construction du second aéroport qui desservira toute la région torontoise.

Je demande ce soir au ministre des Transports (M. Jamieson), par l'entremise de son secrétaire parlementaire ici présent, de nous dire qui ou quoi provoque cette intolérable indécision. Je n'exagère pas en disant qu'aujourd'hui Toronto a besoin d'installations supplémentaires pour le trafic aérien international. Cela implique une politique fédérale des aéroports tenant également compte des besoins et des intérêts des habitants de la région torontoise et des régions voisines.

Je veux insister sur le fait qu'il est urgent de relever les droits d'atterrissage à Toronto de certaines lignes aériennes. La politique actuelle qui consiste à n'autoriser l'atterrissage dans cette ville qu'à quelques lignes internationales non seulement entraîne des désagréments et la perte d'un temps précieux pour de nombreux voyageurs mais également des frais supplémentaires d'atterrissages et de correspondances inutiles. De plus, de nombreux voyageurs internationaux habitant à Toronto doivent actuellement prendre leurs correspondances à New York du fait que certaines compagnies n'ont pas le droit d'atterrir à Toronto. Compte tenu de ces éléments, j'exhorte le gouvernement fédéral à accorder le droit d'atterrissage à Toronto à des compagnies aériennes telles qu'Alitalia, Lufthansa, SAS, KLM, LOT, Czecho-Slovak et autres compagnies dont les voyageurs ont Toronto pour point de départ ou pour destination.

• (10.10 p.m.)

Pour recevoir les vols additionnels, les installations de l'aéroport actuel de Toronto doivent être encore améliorées et un second aéroport doit être construit sans plus tarder en prévision des augmentations futures. Les statistiques émanant de la Chambre de commerce du Toronto métropolitain indiquent que, dans les dernières années, l'aéroport de Toronto a accueilli entre 30 et 40 p. 100 plus de voyageurs dans ses vols réguliers intérieurs et internationaux que l'aéroport international de Montréal et que cet écart est de plus en plus marqué. Je prie donc le ministre des Transports de satisfaire aux besoins du public voyageur et de contribuer à la croissance du tourisme et du commerce canadiens en accordant d'autres droits d'atterrissage pour certains transporteurs aériens

internationaux dans un esprit de compréhension et de bonne volonté.

En terminant, je crois que le secrétaire parlementaire devrait nous dire ce soir quand une annonce sera faite au sujet de l'emplacement et des plans de construction d'un deuxième aéroport pour desservir la région de Toronto. Qui ou quoi retarde cette annonce, et pourquoi n'a-t-on pas décidé d'augmenter les droits d'atterrissage à Toronto de façon à acquiescer aux demandes et à satisfaire aux besoins du public voyageur?

M. Gérard Duquet (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, j'aimerais répondre brièvement aux questions soulevées par le député de Parkdale (M. Haidasz). Je sais quelle importance lui et les députés du sud de l'Ontario attachent à ces questions. L'emplacement du nouvel aéroport international de Toronto et la région, et le programme de construction du Terminus II à Malton ont maintes fois fait l'objet de questions à la Chambre. Pour ce qui est de l'aéroport international, les députés savent que des entretiens se poursuivent entre le ministre des Transports (M. Jamieson), ses hauts fonctionnaires et leurs homologues du gouvernement provincial. La question est complexe mais il y a progrès.

Quant au Terminus II, les travaux vont être accélérés. Le ministre a fait savoir au député que de nouvelles dispositions contractuelles ont été prises avec l'entrepreneur. Grâce à ces mesures, non seulement les délais fixés seront-ils respectés, mais en outre on embauchera plus de travailleurs au cours de l'hiver. Le ministre des Transports a informé le député de Don Valley (M. Kaplan) le 10 novembre qu'on est censé terminer le premier tiers pour le 30 avril et les deux autres pour le 30 juin.

Le député de Parkdale a aussi mentionné un certain nombre de points ce soir que je me ferai un plaisir de signaler au ministre.

LA NAVIGATION—LE SERVICE DE CABOTAGE DE LA CÔTE OUEST DE L'ÎLE DE VANCOUVER

M. T. S. Barnett (Comox-Alberni): Monsieur l'Orateur, depuis que j'ai appris qu'on avait décidé de supprimer les subventions au service de cabotage sur la côte ouest de l'île de Vancouver à compter du 31 décembre, j'ai donné suite à l'affaire en m'adressant au ministre des Transports (M. Jamieson) et à la Commission canadienne des transports. Je n'ai pas jugé satisfaisante la réponse que me fournissait le ministre des Transports, le 30 novembre dernier, de sorte que j'ai demandé que la question soit débattue au moment de l'ajournement.

Le 8 décembre, j'ai soulevé à nouveau la question et le ministre m'a répondu que la Commission canadienne des transports avait accepté de prolonger les subventions des deux compagnies de navigation pour une période de 6 mois à compter de la date limite du 31 décembre. Je remercie le ministre de sa réponse et par son intermédiaire, la Commission canadienne des transports. Ce délai donne au moins un certain répit aux intéressés qui étaient menacés de la suppression imminente du seul moyen pratique de faire livrer les articles de première nécessité dans leurs localités. Cela signifie également, espérons-le qu'on pourra engager une discussion publique et rationnelle de toute la question complexe du transport des voyageurs et des marchandises à destination et en provenance des localités éparpillées le long de la côte ouest accidentée de l'île de Vancouver.