

Ceux qui ont assisté à la réunion se sont opposés à l'agrandissement des installations surtout pour les raisons que voici: d'abord, à cause du bruit, ensuite, à cause de la pollution. Les personnes qui ont assisté à la réunion ont entendu un enregistrement du décollage d'avions à réaction, amplifié à un niveau de tolérance maximum de 100 décibels. On leur a dit que d'ici 1980, les avions à réaction feraient, au décollage, deux fois plus de bruit que n'en transmettait le haut-parleur ce soir-là. Quand on songe que 50 décibels représentent le bruit de fond ordinaire dans un bureau, on comprend la préoccupation des personnes présentes à la réunion.

D'après les prévisions, même si l'aéroport international n'accueillera que 4 millions de voyageurs cette année, en 1980 il en aura 14 millions, et 19 millions en 1985.

● (10.10 p.m.)

De plus, on a révélé à la réunion qu'un avion à réaction au décollage, rejette autant de matières polluées que 225 voitures automobiles au démarrage. C'est dire que quatre avions à réaction rejettent autant de matières polluées que 900 voitures. Cela cause une très grande pollution et il est facile de comprendre pourquoi ces gens s'inquiètent, surtout lorsqu'à la pollution s'ajoute le problème du bruit terrible. Leurs maisons vont perdre de la valeur, ce qui est un autre motif d'inquiétude. Le ministre des Transports (M. Hellyer) est dans une position embarrassante. Il a déclaré qu'il aimerait voir l'agrandissement de l'aéroport, mais il doit aussi tenir compte d'un projet de construction dans la région qui fournirait 43,900 unités d'habitation—3,900 dans la région d'Etobicoke et 40,000 à Mississauga. Il lui faut donc décider de deux choses l'une: ou agrandir les aménagements à l'aéroport aux dépens des 43,900 unités d'habitation, ou renoncer à ses projets. Aucune décision n'est prévue, paraît-il, quant à l'avenir de Malton avant le début de l'an prochain. Toutefois, les initiés prétendent que le ministre n'a pas le choix. Néanmoins, le ministère des Affaires municipales de l'Ontario a publié une brochure où il expose trois projets; deux d'entre eux n'exigeraient aucune nouvelle acquisition de terrains, tandis que le troisième, celui que propose le ministre, en exigerait.

On comprend que la province, et ceux qui sont directement touchés, veuillent connaître les projets de rechange et les examiner. Ils veulent en savoir davantage au sujet des effets du bruit et de l'ampleur des études

menées dans ce domaine. Ils aimeraient savoir comment le ministère entend régler le problème effroyable du bruit. C'est pourquoi, avant de prendre une décision, le ministre devrait tenir des réunions publiques, établir la politique du ministère et écouter les objections des résidents de la région. C'est pourquoi 700 personnes se sont réunies à l'école de Burnhamthorpe hier soir, pour protester contre un projet à propos duquel on ne les a pas consultées, et qui n'offre rien de la participation démocratique dont parle le gouvernement. Les gens de la région aimeraient que le ministre expose sa politique publiquement, et qu'il entende leurs objections.

M. Yves Forest (secrétaire parlementaire du président du Conseil Privé): Monsieur l'Orateur, le ministre des Transports a reçu nombre d'instances de résidents de la région de Mississauga à propos de l'agrandissement de l'aéroport international de Toronto.

Les fonctionnaires du ministère des Transports se sont entretenus plus d'une fois ces dernières semaines avec des représentants de la province de l'Ontario et des municipalités situées dans les parages de l'aéroport. Ces entretiens ont permis d'examiner des facteurs importants comme l'utilisation des terrains, le bruit, l'intégration des transports en surface et l'orientation de la croissance des régions très peuplées. Le ministère espère que ces conférences mixtes aboutiront à un plan satisfaisant concernant les étapes finales de l'agrandissement de l'aéroport.

Toutefois, il faut prendre entre-temps des mesures immédiates pour soulager l'encombrement de l'aéroport international de Toronto qui fonctionne présentement à 135 p. 100 de sa capacité. Il faudra pour cela construire une annexe au terminus de l'aéroport. L'achèvement de cette annexe nous permet d'espérer qu'on assurera comme avant des services suffisants au terminus en attendant de pouvoir utiliser les nouvelles installations.

SANTÉ ET BIEN-ÊTRE—L'ASSURANCE FRAIS MÉDICAUX—LA PARTICIPATION FÉDÉRALE

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, cet après-midi à l'appel de l'ordre du jour, j'ai posé une question au premier ministre (M. Trudeau), et j'espérais que sa réponse me rassurerait. Je regrette que ce n'ait pas été le cas et j'espère que le point sera mieux élucidé ce soir. Compte tenu de rumeurs inquiétantes à Winnipeg, j'ai demandé au premier ministre s'il assurerait à la Chambre et au pays que le gouvernement fédéral n'avait pas l'intention de se retirer de l'assurance frais médicaux en 1972, mais que ce régime, en ce qui concerne