

Subsides

première proposition soit approuvée, et l'étudier à la prochaine heure réservée aux mesures d'initiative parlementaire?

M. Reid: Monsieur l'Orateur, nous n'avons pas d'objection à ce que le bill soit reporté là où il se trouve actuellement.

• (1800)

M. l'Orateur adjoint: Le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles) souhaite-t-il faire une observation à ce sujet?

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Si vous le permettez, Votre Honneur. Bien entendu je ne m'oppose pas à cela. Je suis désolé de voir ce qui est arrivé à un accord que nous pensions avoir obtenu, mais j'aimerais proposer que nous ordonnions deux choses: tout d'abord que ce projet de loi reste le premier sur la liste, et que le bill concernant Sir John soit le numéro 2 pour qu'on puisse les étudier ensemble la prochaine fois.

Des voix: D'accord.

M. l'Orateur adjoint: Il en est convenu et ainsi ordonné. L'heure réservée à l'examen des mesures d'initiative parlementaire est maintenant expirée. La Chambre permettra peut-être que nous nous reformions en comité plénier avant de déclarer qu'il est 6 heures. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

LES SUBSIDES

LA LOI DES SUBSIDES N° 1, 1973

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. McCleave, reprend l'étude du bill C-141, accordant à Sa Majesté certaines sommes pour le service public de l'année financière se terminant le 31 mars 1973, présenté par M. MacEachen au nom de M. Drury.

Sur l'article 2—*Annexe*.

M. le président: A l'ordre. Comme il est 6 heures, la séance est levée jusqu'à 8 heures.

(La séance est suspendue à 6 heures.)

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 8 heures.

M. le vice-président: Au moment de l'ajournement, le comité étudiait l'Annexe, le crédit n° 20a concernant le ministère de l'Environnement. Le député de Burnaby-Richmond-Delta.

M. Reynolds: Monsieur le président, je suis heureux que l'environnement soit le sujet à l'étude ce soir, car l'une des choses qui m'a préoccupé depuis que je siège ici, a été l'expansion des aéroports. Les aéroports affectent grandement l'environnement et le cas qui me préoccupe particu-

[M. Nielsen.]

lièrement est celui de Sea Island situé à Richmond dans ma circonscription.

Monsieur Marchand a affirmé hier qu'une poignée de gens seulement se préoccupaient de l'agrandissement de notre aéroport. Il ne voit pas pourquoi, a-t-il dit, ceux qui veulent avoir plus d'argent pour leur propriété utilisent ce prétexte pour arriver à leur fin. Je pense que M. Marchand...

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Règlement.

M. Reynolds: ... a grandement tort d'accuser mes commettants de vouloir plus d'argent. Mes commettants demandent qu'on entreprenne une étude sur les répercussions qu'aura la construction du nouvel aéroport sur l'environnement. Le grand défaut de la méthode d'expropriation du gouvernement, c'est que celui-ci exproprie d'abord et fait des études ensuite.

J'ai posé au ministre des Transports des questions au sujet de l'environnement et il a dit qu'on avait répondu à toutes les questions. Je voudrais consigner au hansard certaines questions sur l'environnement que posent encore mes commettants. (1) Le bruit: a) on n'a pas fourni de données techniques sur les cônes soniques CNR; b) aucun rapport disponible sur les nouveaux cônes soniques NEF; (2) La pollution de l'air: aucune étude ou donnée justifiant les déclarations que les avions n'en sont pas un facteur; (3) Les bancs d'essai pour moteurs: aucune étude quant aux effets que l'agrandissement des aéroports auront sur l'usage l'expansion ou les désavantages des bancs d'essais; (4) L'environnement: aucune étude, recherche ou donnée sur les effets sur l'environnement à l'aéroport de Vancouver, sur la pêche sur le banc Sturgeon, sur la pollution des cours d'eau causée par les ports futurs pour navires à conteneurs, etc.

Puis, (5) Burkville: aucun plan à long terme pour cette région; M. McLoud a laissé entendre qu'il pouvait y en avoir; (6) processus décisionnel: aucun renseignement sur la planification en prévision de l'aéroport—surtout sur la question de savoir si M. Marchand a participé directement à la prise des décisions; (7) diminution de la valeur des terrains: ni garanties ni information sur la responsabilité du ministère des Transports en ce qui concerne la valeur des terrains; (8) coûts comparatifs: aucun renseignement sur la question de savoir si l'on a fait des études sur les coûts comparatifs—comparaison de la construction du nouvel aéroport par rapport au paiement d'amendes par les transporteurs aériens et au coût pour la communauté. Le ministère des Transports a déclaré qu'il existait une étude, mais qu'elle ne pouvait être diffusée; (9) aucun renseignement sur les restrictions de zonage et sur les besoins de pistes parallèles—ces renseignements existent, mais n'ont pas été diffusés.

Nous en venons en suite à (10) Boundary Bay: aucune étude n'a été faite sur la question de savoir s'il serait possible d'aménager le secteur réservé à Boundary Bay en un aéroport-marchandises, ce qui rendrait moins impérieux l'agrandissement de l'aéroport de Vancouver; (11) aéroports-marchandises: aucun renseignement sur les aéroports-marchandises proposés, sur les effets sur l'environnement et sur la valeur des propriétés de Vancouver, situées à proximité, etc.; (12) Population: aucune donnée pour démontrer que l'augmentation prévue de l'utilisation de l'aéroport est basée sur une estimation réaliste de la croissance future de la population de la région du grand Vancouver; (prévision des besoins de l'aéroport basée uniquement sur les prédictions des compagnies aériennes. Ces renseignements n'ont pas été fournis non plus); (13)