

*Transports urbains*

ports. Ce crédit atteint des centaines de millions de dollars. Un député a déclaré:

C'est un crédit très utile, n'est-ce pas?

Ce sur quoi le ministre rétorqua:

Eh, oui; surtout en temps d'élections.

Je crois qu'en plaisantant le ministre voulait dire bien des choses par les deux remarques que j'ai citées. Bien que j'aie soumis ce bill à la Chambre il y a déjà quelque temps, j'estime qu'il est plus impératif aujourd'hui que jamais de supprimer la gestion centralisée des transports urbains en matière de chemins de fer, de circulation aérienne et également de transports maritimes de passagers qui utilisent nos ports urbains.

J'aimerais d'abord exposer quelques faits relatifs à ce sujet. Le ministre des Transports nous a indiqué qu'il était très possible qu'un nouvel aéroport soit nécessaire dans la région de Toronto vers l'an 1980. Le 26 avril 1972, sous forme de tableau, son ministère présentait un programme de ses projets et du nombre de voyageurs qui utilisent les différents aéroports des grandes villes nord-américaines. Il faut noter que si on suit ce programme et qu'on vérifie ce qu'on projette de faire pour 1980, on s'aperçoit que Toronto vient en 9<sup>e</sup> place dans les prévisions du volume de voyageurs et Montréal à la 10<sup>e</sup>. Selon ces prévisions, par exemple, le nombre de voyageurs passant par Toronto en 1980 sera de 15.5 millions et de 12 millions par Montréal pour la même année. On peut comparer ces chiffres pour la même année avec ceux de New York qui doit recevoir 89.1 millions de voyageurs, soit la première place sur le continent; Chicago, au 2<sup>e</sup> rang, doit en recevoir 68 millions et Los Angeles, au 3<sup>e</sup> rang, 48.9 millions.

En étudiant le bill que je propose, il faut se pencher sérieusement sur la méthode d'approche inconsiderée de l'actuel ministre des Transports. Le fait est que, selon les prévisions, Toronto et Montréal viennent au 9<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> rang en matière de trafic pour 1980; or, ces deux villes sont les seules en Amérique du Nord qui envisagent de construire des aéroports de l'envergure de Pickering ou de Mirabel. Il est certes temps que nous nous demandions pourquoi New York décide après mures réflexions qu'un aéroport supplémentaire est inutile? Pourquoi Chicago et Los Angeles prennent une décision identique?

Pour être plus réaliste, je pense qu'il est temps que le gouvernement commence à se montrer plus franc à l'endroit du peuple canadien. Par exemple, à l'aéroport international John F. Kennedy qui occupe une superficie de 4,900 acres, soit environ 100 acres de moins que l'aéroport de Malton, à Toronto, la circulation est à peu près deux fois celle qu'on prévoit pour l'ensemble de la région de Toronto en 1980. Pour vous donner un autre exemple, ce matin j'ai parlé au commissaire à l'aviation de la ville de Chicago et je lui ai demandé de quelle façon on prévoyait d'agrandir l'aéroport de la ville. Le commissaire a éclaté de rire et m'a répondu: «Nous n'avons encore rien prévu». Je lui ai alors demandé: «Est-il vrai qu'on envisage de construire un aéroport de 17,000 acres à Dallas et à Fort Worth?» Il m'a répondu: «Les Texans aiment faire les choses en grand; ils ont l'argent qu'il faut et peuvent se le permettre, mais nous, nous n'avons pas les moyens financiers de nous offrir un tel luxe. Et d'ailleurs, nous n'en avons pas besoin». J'ai ensuite demandé au commissaire

[M. Stevens.]

quelle était l'importance du trafic-voyageurs en 1972 et 1973 à l'aéroport O'Hare, par exemple. Il m'a dit qu'en 1972 il y avait eu 34 millions de voyageurs et qu'on s'attendait à 37 millions en 1973.

Je me suis renseigné auprès des autorités canadiennes au sujet du volume réel du trafic-voyageurs passant par Toronto et Montréal et j'ai découvert que les chiffres comparables étaient de 7 millions de passagers pour Toronto et entre 4 et 5 millions pour Montréal. Voici une situation où le commissaire de l'aéroport le plus important du continent et—à ce qu'ils prétendent—du monde croit que de nouvelles installations ne seront pas nécessaires avant l'an 1990 ou 2,000; de fait, peut-être ne le seront-elles jamais? Je prétends qu'une des raisons pour lesquelles nous songeons à construire un aéroport d'un demi-milliard dans l'agglomération urbaine de Toronto et un autre aéroport d'un demi-milliard de dollars à Mirabel au Québec est parce que la fonction publique est devenue ingouvernable. Les fonctionnaires et non les gens de Toronto ou de Montréal ont décidé que les deux centres avaient besoin d'un aéroport, qu'ils en auront un et que leur projet personnel sera mis à exécution.

● (1710)

Je soutiens que si les dirigeants locaux s'occupaient de la question, des mesures aussi irrfléchies ne seraient pas prises. Je signale aussi qu'une des raisons politiques pour lesquelles un aéroport de l'envergure de Pickering est envisagé est qu'on avait décidé de construire un aéroport identique à Mirabel et alors . . .

**M. l'Orateur suppléant (M. Boulanger):** A l'ordre. Le député de York-Nord veut-il invoquer le Règlement?

**M. Danson:** Oui, monsieur l'Orateur. On m'avait dit que nous discussions le bill C-26, tendant à créer l'Administration nationale des transports urbains, et j'avais bien hâte d'en parler. Y a-t-il eu erreur? Le député ne parle pas du tout de ce bill mais d'un aéroport.

**M. l'Orateur suppléant (M. Boulanger):** A l'ordre. Je dois dire que le rappel du Règlement est bien fondé. Naturellement, au cours de l'heure des initiatives parlementaires, nous donnons toujours autant de latitude que possible, mais si nous examinons le bill C-26, il ne fait pas de doute qu'une partie de l'explication du député s'éloigne quelque peu du sujet. Il devrait peut-être revenir au bill.

**M. Stevens:** Monsieur l'Orateur, je regrette d'avoir donné cette impression, car ce que je veux faire comprendre, c'est que nous n'avons pas d'administration régionale pour s'occuper des questions dont j'ai parlé. Je crois qu'on prendrait une autre décision au sujet de l'aéroport de Toronto si un organisme régional s'occupait de la circulation aérienne, des transports ferroviaires de caractère urbain et des ports de Toronto, et il en serait de même si nous avions un organisme régional pour traiter de ces questions à Montréal. J'ai voulu faire état de la situation aux États-Unis, parce que tous ces secteurs y sont traités au niveau municipal ou local. Le fait est particulier au Canada. Cela ne se passe pas typiquement ainsi en Angleterre et en France. Je pourrais citer bien d'autres pays où un organisme central détermine le genre de services dont il faut doter une localité.