

Quant à la seconde partie de la question, on n'envisage pas pour l'instant de relier Mirabel et Montréal par un service ferroviaire et c'est pourquoi j'ai dit qu'il s'agissait là d'une pure hypothèse.

* * *

LES TRANSPORTS AÉRIENS

LA DEMANDE DE QUÉBÉCAIR RELATIVE AU TRANSPORT DES VOYAGEURS DES LIGNES AÉRIENNES EUROPÉENNES—LES INTENTIONS DU GOUVERNEMENT

M. J. H. Horner (Crowfoot): Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Je suis tout prêt à aider le gouvernement à économiser, mais j'ai lu dans les journaux que l'exploitation de l'aéroport de Mirabel avait entraîné une perte de 50 millions de dollars, l'année dernière. Le gouvernement a-t-il l'intention d'accorder à Québecair le privilège de transporter les voyageurs des lignes aériennes européennes entre Toronto et Mirabel, que le Québec a demandé et pour lequel les lignes européennes sont prêtes à payer Québecair?

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports): Nous cherchons toujours les services aériens qui donneront le plus de satisfaction aux usagers et qui mettront le mieux à profit l'aéroport de Mirabel, en tenant toujours compte des besoins des voyageurs. Je rappelle au député que lors d'un échange antérieur à la Chambre, des chiffres un peu plus précis que les 50 millions de dollars mentionnés par le député ont été cités. Quand on parle de la perte de 47 millions de dollars enregistrée à Mirabel, ce qui comprend 43 millions d'intérêts sur la dette, le député comprendra qu'il s'agit d'un chiffre global qui n'était pas toujours donné par le passé et qu'il vaut probablement mieux donner que ne pas donner, mais il s'agit plutôt d'une inscription comptable que d'une perte d'exploitation.

* * *

LES TRANSPORTS

LE SERVICE-VOYAGEURS VIA CANADA—L'AFFECTATION DE FONDS À L'ACHAT D'ÉQUIPEMENT

M. J. H. Horner (Crowfoot): J'ai l'impression qu'il faudrait un certain temps pour saisir exactement le sens de la réponse du ministre.

J'aimerais lui demander si, par suite de l'annonce de la mise en service prochaine d'un train de voyageurs Via Canada, le gouvernement a affecté des fonds à l'achat de voitures de chemin de fer et à la construction de voies pour mettre sur pied le service Via Canada dans le couloir Québec-Windsor?

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports): Les affectations de fonds seront faites au gré des besoins. Nous avons demandé et nous commençons à recevoir des soumissions pour l'achat de trois à dix nouvelles rames de voitures destinées à ce service. Dès que les soumissions auront été étudiées, nous passerons notre commande et la production commencera. Bien

Questions orales

entendu, le Parlement sera saisi d'une demande de crédits en temps opportun selon les besoins.

LE PROJET DE SUPPRESSION DU SERVICE DE TRAINS DE BANLIEUE DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL—LES MESURES ENVISAGÉES

M. James A. McGrath (Saint-Jean-Est): J'ai une question supplémentaire à l'intention du ministre des Transports. Le Canadien national et le Canadien pacifique ont annoncé qu'ils allaient abandonner graduellement leurs services de trains de banlieue dans la région métropolitaine de Montréal, privant ainsi environ 100,000 habitants de la région métropolitaine de Montréal de tout moyen de faire la navette entre le centre-ville et la banlieue; je voudrais donc savoir ce que le ministre se propose de faire pour s'acquitter des engagements qu'a pris le gouvernement en 1974 à l'égard des Montréalais, étant donné que l'on fait actuellement le procès du fédéralisme au Québec.

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports): J'ai déjà répondu au député de Crowfoot que nous avons prévu des services de banlieue nécessitant une mise de fonds de l'ordre de 100 millions de dollars pour subventionner l'achat du matériel et de l'équipement nécessaires. Il s'agit d'une forme particulière d'aide pour ce genre de services de transport en commun. Sans sous-estimer l'importance du fédéralisme, je tiens à souligner que certains domaines relèvent des provinces au sein de ce fédéralisme. Nous sommes d'avis que les services de banlieue, et en fait les services urbains de transport en commun, incombent surtout aux villes et aux provinces bien que nous ayons mis diverses formes d'aide à leur disposition. En reconnaissance de ce principe, le gouvernement précédent a, dans le cas de Montréal, chargé un comité d'étudier toute la situation, et nous espérons que ce comité recommandera, dans ses conclusions, de maintenir les services du CN et du CP.

M. McGrath: J'ai une question supplémentaire à poser au ministre. Il semble avoir la mémoire très courte puisqu'en 1974 le gouvernement a pris à sa charge le transport des banlieusards . . .

Des voix: Bravo!

M. McGrath: . . . aux termes d'une promesse solennelle faite par son collègue, l'ancien ministre des Affaires urbaines, et par le premier ministre.

La question que je veux poser au ministre est la suivante: étant donné que les députés de la région métropolitaine de Montréal et de Toronto s'agitent pas mal au sein du caucus du parti libéral, au point où le député de York-Est a senti le besoin d'en parler à la presse, quels programmes le ministre entend-il étudier avec le CN et le CP, programmes selon lesquels le gouvernement du Canada assumerait une partie des pertes que les trains de banlieue ont essuyées, surtout dans la région métropolitaine de Montréal et de Toronto?