

a eu une étude sur la fécondité des familles du Québec, qui a coûté \$48,000. On a consacré \$5,000 à l'étude du rôle de l'harmonica dans la culture sociale de chaque région du Canada. Les projets forment une liste très longue et ont englouti des centaines de millions de l'argent des contribuables.

● (2227)

Ce sont là de mauvaises priorités, monsieur l'Orateur. Il est déjà assez triste d'être trompé par un gouvernement qui vous verse des pots-de-vin avec votre propre argent, mais c'est un des pires mensonges que de promettre des fonds lorsqu'on n'a pas l'intention d'en donner. Cette tactique ne réussira qu'une seule fois, tout comme dans le cas du petit garçon qui avait crié au loup une fois de trop, tout cela aura des rebondissements.

Maintenant que le premier ministre a décidé de ne pas déclencher les élections prévues, et comme il est de toute première importance d'améliorer et de prolonger le système de transport rapide à Toronto et dans les localités environnantes comme Oakville, Oshawa, Milton, Burlington, Hamilton et bien d'autres, j'incite instamment le gouvernement à modifier cet ordre de priorités en supprimant un grand nombre de ces dépenses insensées et inutiles dont j'ai donné quelques exemples ce soir. Le ministre sait lui-même qu'il y en a bien d'autres. Le gouvernement devrait au moins tenir les promesses qu'il a faites pendant la dernière campagne électorale pour inspirer un peu confiance et pouvoir, au cours de la prochaine campagne électorale, faire de nouvelles promesses. Il devrait toutefois commencer par tenir les dernières promesses qu'il a faites.

M. Alan G. Martin (secrétaire parlementaire du ministre de la Consommation et des Corporations): Monsieur l'Orateur, au sujet des 290 millions promis lors de la campagne électorale de 1974 dont a parlé le député et des 100 millions supplémentaires déjà consacrés au transport urbain, j'ai le plaisir de lui signaler que le 26 octobre 1977, le gouvernement a établi un programme d'aide au transport urbain de 230 millions de dollars en vue de financer les provinces et les municipalités pour l'amélioration de l'infrastructure du transport urbain, les déplacements des voies ferrées et les passages à niveau.

Il s'agit d'un programme quinquennal qui a été approuvé par le gouverneur en conseil. Ces 230 millions de dollars seront distribués aux provinces à raison de \$10 par tête. Cela veut dire par exemple, monsieur l'Orateur, que l'Ontario recevra \$82,646,000 répartis sur cinq ans.

Le programme s'est donné quatre objectifs principaux: d'abord, améliorer l'efficacité du système de transport urbain; en second lieu relever les normes de la qualité du milieu urbain et de l'utilisation de l'espace; troisièmement, économiser

l'énergie; et, quatrièmement, accroître la sécurité aux passages à niveau, notamment en recourant à l'étagement des voies.

Il convient peut-être d'expliquer comment s'effectue la sélection des projets admissibles à l'aide financière au transport urbain. On a d'abord établi que les personnes les plus compétentes pour sélectionner les projets à financer, étaient les représentants des transporteurs locaux qui sont au fait des besoins et des priorités de chaque localité. Par conséquent, ce sont les gouvernements provinciaux qui doivent procéder au choix des projets proposés par les municipalités. Selon les modalités administratives du programme, les gouvernements provinciaux détermineront leurs priorités et soumettront à l'examen une liste des projets qu'ils favorisent.

La plupart des provinces sont encore en train de préparer leurs projets, mais je suis heureux de faire savoir que l'Ontario n'a pas tardé à soumettre une liste complète de projets de croisement de voies superposées et deux études de déplacement de voies ferrées pour lesquels elle a demandé des fonds en vertu du programme. Douze de ces projets ontariens de croisement de voies superposées ont déjà été approuvés et on en a fait l'annonce le 24 mai. Je suis heureux de constater que quatre d'entre eux concernent la région métropolitaine de Toronto, plus précisément les passages à niveau de Runnymede Road, de Cape Avenue, de Kingston Road et de Main Street. L'un d'entre eux, dont je me réjouis plus particulièrement, se réalisera dans ma propre circonscription de Scarborough où la question des passages à niveau constitue toujours un problème local important bien que le gouvernement fédéral ne cesse d'approuver et de financer de nombreux projets de croisement de voies superposées de ce genre chaque année depuis quelque temps.

Pour accélérer les travaux de construction, le ministre a signalé au gouvernement de l'Ontario qu'il avait demandé à la Commission canadienne des transports d'émettre un ordre de travaux préliminaire. Cela laisserait provisoirement en suspens la répartition des coûts du projet tout en permettant sans tarder de dresser le budget définitif et de lancer un appel d'offres pour les projets approuvés.

En guise de conclusion, je signalerais que ce programme montre à quel point le gouvernement, dans la mesure du possible et compte tenu des restrictions fiscales actuelles, se préoccupe des besoins des municipalités canadiennes en matière de transports urbains et veut tenir les promesses électorales qu'il a faites en 1974.

M. l'Orateur adjoint: A l'ordre. La motion d'ajournement étant adoptée d'office, la Chambre s'ajourne à 2 heures demain.

(A 10 h 32, la séance est levée d'office, en conformité du Règlement.)