

*L'ajournement*

Puis-je parler un instant, madame l'Orateur, des frais comparés des services de banlieue par chemin de fer et par automobile entre Hudson, où j'habite, et Montréal. Un aller et retour par chemin de fer au nouveau tarif coûterait \$2.30. En voiture, les frais s'élève à quatre ou cinq fois ce montant, si l'on tient compte, dans le calcul du prix du mille, de l'assurance, de la dépréciation et de l'entretien. A eux seuls, les frais de stationnement d'une automobile peuvent dépasser le prix du ticket de chemin de fer.

Je pourrais m'étendre sur la pollution que crée l'automobile, mais je préfère souligner un autre aspect. L'automobile consomme de l'essence importée, vendue à un prix subventionné. Par l'uniformisation des prix, le gouvernement verse indirectement \$10 par mois environ à chaque automobiliste qui fait chaque jour l'aller et retour Hudson-Montréal. Il n'y a pas de subvention de ce genre pour les usagers des trains ferroviaires de banlieue.

En réponse à une question que je faisais récemment inscrire au *Feuilleton*, le ministre des Transports a confirmé qu'il n'y a pas d'aide fédérale accordée aux services de la banlieue montréalaise de CP.

M. A. R. Campbell, directeur général des services voyageurs de CP Rail, a déclaré:

Les modes de transport urbain ne peuvent plus être exploités indépendamment les uns des autres. Le transport des personnes, à l'entrée et à la sortie des grandes villes, est devenu un problème bien particulier qui exige l'intégration des différents modes de déplacement. L'organisation d'ensemble que cela exige est une tâche énorme, mais essentielle, qui contribuera à imposer leur forme aux agglomérations des prochaines décennies et du prochain siècle.

● (2220)

Selon M. Robert Bandeen, président des Chemins de fer Nationaux du Canada, c'est-à-dire du réseau d'État, la nationalisation du réseau privé de CP Rail se révélerait désastreuse pour les transports. Je suis persuadé qu'un réseau de transport efficace et économique est un service essentiel.

Je sais que le ministère procède actuellement à l'examen des transports en commun. Au moins, que ce ne soit pas aussi long que l'enquête générale entreprise par la CCT en 1970, et qui n'est pas encore terminée. Entre-temps, comme geste de confiance et d'intérêt envers les transports en

commun, le ministre va-t-il empêcher d'appliquer le 1<sup>er</sup> mai les fortes augmentations de tarifs prévues par CP Rail pour ses abonnés de la banlieue montréalaise?

**M. Joseph-Philippe Guay (secrétaire parlementaire du ministre de l'Expansion économique régionale):** Madame l'Orateur, par suite de la question posée le 18 avril à la Chambre par le député de Vaudreuil (M. Herbert) au sujet de l'augmentation du tarif voyageurs de banlieue de Montréal annoncée par le CP, le ministre des Transports (M. Marchand) a communiqué avec le CP pour obtenir les renseignements nécessaires.

Comme vous le savez, l'augmentation est de 26 p. 100 pour tous les genres de billets, comme un aller simple, un billet de dix voyages, les laissez-passer, et quelle que soit la distance du trajet. Les itinéraires visés sont les trois suivants: Montréal-Rigaud, Montréal-Farnham et Montréal-Sainte-Thérèse.

La raison de l'augmentation a été bien expliquée. A cause de la hausse rapide des frais d'exploitation des sociétés ferroviaires, il fallait absolument augmenter les tarifs. Cependant, le principe utilisé par le CP pour déterminer le taux de l'augmentation semble très raisonnable. En fait, il a simplement garanti que le déficit de 1975 ne serait pas plus élevé que celui de 1974. Autrement dit, l'accroissement des revenus qu'entraînera l'augmentation des tarifs compensera la hausse des coûts pour 1975. Le Canadien Pacifique n'essaie nullement de réduire le déficit actuel.

Il est à noter que le déficit du Canadien Pacifique en 1974 était de 2.6 million de dollars. Il espère qu'en 1975 son déficit ne sera pas plus élevé, grâce à la hausse des tarifs. N'oublions pas que le gouvernement n'indemnise pas la compagnie pour cette perte.

Je crois devoir faire remarquer que le gouvernement fédéral a toujours considéré que les services de transport entre la ville et la banlieue étaient du ressort des autorités municipales et provinciales. On peut s'attendre qu'il leur donnera bientôt une aide pour qu'elles s'acquittent de leurs responsabilités à cet égard.

Le député a dit être au courant de l'étude que mène actuellement l'équipe spéciale. C'est pour cette raison qu'elle a lieu. Le gouvernement fédéral est parfaitement au courant. Le gouvernement fédéral aurait de nombreuses raisons d'agir ainsi ne serait-ce que pour améliorer la qualité du milieu urbain, pour conserver l'énergie, etc.

(La motion est adoptée et la séance est levée à 10 h 26.)