Politiques des transports

Le 4 mars dernier, j'ai dit à la Chambre que nous étions au seuil d'une crise. J'ai dit que dans chacun des domaines que j'avais mentionnés, il y avait crise ou crise en puissance, et il est certain que d'ici quatre à cinq ans, peut-être dix, si nous pouvons reculer les choses aussi loin, tous les éléments se seront combinés pour faire éclater la crise. C'est pourquoi j'ai dit «au seuil d'une crise».

Pour aplanir nos difficultés, le gouvernement doit donc adopter une nouvelle politique urbaine nationale. Il ne s'agit pas de trouver un palliatif ou de se contenter d'une politique fragmentaire, mais de trouver une politique de transport globale, hardie et innovatrice, celle dont nous avons déjà besoin hier, pour ainsi dire et dont le besoin se fera sentir demain de manière encore plus pressante.

Le gouvernement ne peut pas s'excuser en invoquant la question classique qu'on nous ressort si souvent, celle de savoir qui a compétence en ce domaine. Qu'on ne nous dise plus que les villes sont des émanations des provinces, que l'État fédéral ne peut traiter directement avec elles. Cela ne tient pas. C'est jouer de la lyre quand Rome brûle. N'est-il pas paradoxal que les pouvoirs municipaux viennent au dernier rang pour les ressources fiscales, mais au premier quand il s'agit de s'occuper des Canadiens?

Ce sont les transports urbains constituant l'infrastructure qui rendent la vie tolérable dans les villes lorsqu'ils sont suffisants. Ce sont eux qui permettent à la population de vivre dans les grandes agglomérations, ou en banlieue, et de se rendre au travail. Pour vivre en banlieue et aller travailler au centre, il faut un grand réseau de transport urbain rapide dans chaque ville. Qu'il s'agisse de villes polycentriques ou de la structure actuelle, avec son centre-ville et ses banlieues périphériques, aucune ville ne peut fonctionner si elle n'est pourvue de transports en commun rapides. Je dirai même monsieur l'Orateur, que la caractéristique essentielle des villes où il fait bon vivre, c'est la présence d'un réseau express moderne.

Où en sommes-nous sur ce plan? Tout dépend des priorités du gouvernement. Tout comme je l'ai dit à la Chambre lundi soir, elles sont à l'envers. Ce n'est pas ce que le ministre a dit qui va me faire changer d'opinion. Si ses priorités étaient bien ordonnées, le gouvernement tiendrait ses promesses électorales. J'ai rappelé certaines de ces promesses le 4 mars de cette année, et j'en reprendrai quelques-unes.

Vous vous souviendrez, monsieur l'Orateur que le premier ministre (M. Trudeau) a fait ses promesses le 17 juin 1974. De quoi s'agit-il? Je citerai ce que je disais à ce sujet le 4 mars, et qui figurent en page 3673 du hansard:

Le gouvernement libéral va payer à 100 p. 100 le prix des véhicules neufs destinés aux services de banlieue. Le gouvernement fédéral va payer 25 p. 100 du prix d'achat de tous les véhicules commandés. L'assistance financière va encourager les travaux de conception et les études techniques au Canada. Le gouvernement libéral va offrir son assistance. L'industrie va être encouragée à mettre au point des systèmes et matériels normalisés livrables «sur stocks». Le gouvernement libéral va encourager les réseaux urbains rapides. Le gouvernement libéral va abolir la taxe de vente de 12 p. 100. Le gouvernement libéral va assurer l'emploi optimal des emprises ferroviaires existantes. Le gouvernement libéral va appliquer rapidement la loi sur les déplacements de lignes de chemin de fer.

Le gouvernement a dit qu'il s'agissait d'un engagement en bonne et due forme. Pas une idée en l'air ou une fantaisie, une promesse d'agir, une promesse faite par le premier ministre. Qu'est-il arrivé depuis lors pour retourner la situation? Tout simplement que les libéraux ont gagné d'autres élections.

[M. Whiteway.]

Il faut d'urgence de grands réseaux express pour nos villes. Il faut préparer l'avenir, car bientôt 90 p. 100 des Canadiens vont vivre en ville. En ne faisant rien, le gouvernement prouve bien que ces promesses n'étaient que des mensonges purs et simples. Il y a trois mois, le ministre des Finances (M. Macdonald) se trouvait à Toronto, ville qui a vraiment grand besoin d'un mode de transport moderne et rapide. Il a annoncé alors que les 190 millions de dollars qui avaient été promis et qui devaient doter Toronto d'un réseau de transport rapide n'étaient plus disponibles.

● (1700)

Le ministre des Transports (M. Lang) a beau jeu de prendre la parole à la Chambre pour nous parler de ses réalisations. Je sais qu'il est dur à la tâche. Je sais aussi que nous lui devons des réalisations. Je sais encore que nous ne faisons pas son éloge assez souvent. C'est peut-être cela qui le déprime. Hélas! nous sommes ici non pas pour faire son éloge, mais pour critiquer ses faiblesses. Si le ministre a été élu, c'est pour prendre des mesures. Sa récompense, c'est d'être député. J'espère que le ministre ne cherche pas à m'intimider pour m'empêcher d'assumer mes responsabilités et de signaler qu'il n'a rien fait pour le transport urbain.

Le ministre a en outre renié ses promesses et ses engagements. Le gouvernement ne peut faire ce genre de rétractations sans en subir des conséquences. Cette inaction et ces rétractations auront de graves répercussions dans les années à venir.

J'invite le ministre à songer sérieusement à reformuler les priorités de son gouvernement. Il devrait du moins formuler par écrit ce à quoi il s'est engagé en toute priorité et mettre sur pied un système de transport en commun rapide et moderne au moins dans les trois plus grandes villes du Canada: Montréal, Toronto et Vancouver.

Pourquoi est-il logique de créer ce système de transport en commun au Canada? Il est tout d'abord évident que la moitié de la consommation canadienne de pétrole et d'essence sert au transport urbain. Si nous pouvions compter sur un système de transport en commun rapide dans nos villes canadiennes, nous pourrions réduire la consommation d'essence de moitié d'ici 1985. Autrement dit, nous pourrions réduire notre consommation totale de 25 p. 100. Je vois que les frais de premier établissement s'élèveraient à environ 5 milliards de dollars, mais cet investissement réduirait de 25 p. 100 les besoins énergétiques du Canada d'ici 8 ou 10 ans. Nous pouvons constater les résultats que ce réseau entraînerait sur nos paiements de transfert, nos besoins en pétrole sous-marin, l'économie d'énergie et la balance des paiements. Il y aurait lieu de le mettre en service pour la seule raison que c'est à recommander économiquement parlant.

Deuxièmement, un réseau rapide de transport en commun dans nos villes canadiennes nous donnerait l'occasion de poursuivre la tâche amorcée. Nous sommes déjà à l'avant-garde de la plupart des pays du monde pour ce qui est de la mise sur pied, sous l'angle des innovations techniques, d'un réseau rapide de transport en commun. Nous avons une société qui accompli un travail énorme et qui est financée en grande partie par la province de l'Ontario, la Société de développement du transport urbain. Nous pourrions exporter cette technologie. D'ici 20 ans, le marché mondial dépassera les 25 milliards de dollars. D'autre part, un système de transport rapide en