

M. Goodale: Cela nous permettrait tout bonnement de gagner du temps à 8 heures; encore faut-il que les députés acceptent. Je ne propose pas d'entamer le débat.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Cela ne permet pas de gagner de temps; d'ailleurs, le ministre est absent.

M. l'Orateur adjoint: Je tiens à signaler au secrétaire parlementaire que du fait que le ministre est absent, il faudrait que le gouvernement charge un autre ministre de présenter la motion à sa place et il est probable que la parole soit accordée à un député de l'opposition immédiatement après la pause; en effet, si la motion est présentée maintenant, il faut donner l'occasion à un député de dire qu'il est 6 heures, ce qui lui permettrait de reprendre le débat à 8 heures. La question du député n'est donc pas aussi pertinente qu'il le croyait.

La Chambre consent-elle à dire qu'il est 6 heures?

Des voix: D'accord.

MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office, en conformité de l'article 40 du Règlement.

LES TRANSPORTS—LA DATE DE LA DÉCISION RELATIVE AU FINANCEMENT DES TRANSPORTS URBAINS

M. F. A. Philbrook (Halton): Monsieur l'Orateur, je tiens à revenir sur un sujet qui nous donne beaucoup de souci, à mes collègues et à moi-même, et à propos duquel j'interrogeais encore tout récemment le ministre des Transports (M. Lang) à l'occasion de la période des questions.

Le 2 juin, j'ai demandé au ministre s'il avait pris une décision au sujet de l'aide financière que le gouvernement fédéral avait promise en vue d'aider les autorités provinciales et municipales à améliorer les transports en commun dans les grands centres. Cette décision, qui est liée à la promesse que le gouvernement a faite en 1974 d'allouer 290 millions de dollars pour aider les transports en commun, dont 100 millions au service de banlieue, a déjà été différée à plusieurs reprises.

Par exemple, le ministre des Transports de l'Ontario, l'honorable James Show, qui demeure dans ma propre circonscription, a adressé un télégramme à son homologue fédéral le 24 février 1977. J'aimerais citer un extrait de ce télégramme:

Lors de notre rencontre du 30 novembre 1976, à laquelle nous avons discuté du réaménagement du terminus de transport de Toronto, de la participation fédérale dans l'acquisition du matériel nécessaire à l'établissement d'un service de trains de banlieue à deux niveaux et du programme fédéral d'aide au transport urbain, vous avez accepté de répondre à nos questions avant le 16 décembre. J'ai confirmé la position de ma province à l'égard de ces questions dans ma lettre du 7 décembre, à laquelle on n'a pas encore répondu. Ensuite, au terme de discussion au niveau de l'administration, nous avons été informés que le gouvernement fédéral ne nous indiquerait pas sa position avant la fin de janvier 1977.

Le texte de ce télégramme a été publié, le 7 mars, dans le *Journal Record* d'Oakville et dans d'autres journaux. Le ministre ontarien poursuit:

L'ajournement

J'aimerais souligner qu'il est urgent que le gouvernement fédéral énonce clairement son intention afin que nous puissions exécuter nos projets ou les annuler de façon rationnelle.

Je vous demanderais donc de me signaler le plus tôt possible la position du gouvernement fédéral au sujet du terminus de transport de Toronto, de l'acquisition du matériel nécessaire à l'établissement d'un service de trains de banlieue et enfin du programme d'aide au transport urbain.

Dans sa réponse à ma question, le ministre me disait qu'aucune décision n'avait encore été prise. Il ajoutait en outre que la province d'Ontario n'avait encore pas profité de l'aide considérable offerte par divers programmes existants. Monsieur l'Orateur, je trouve la réponse de l'honorable représentant à la fois ambiguë et peu satisfaisante. Quelle aide? Quels programmes? En passant, nous demandons au gouvernement non pas de dépenser plus d'argent mais de réaménager ses dépenses. Si je soulève encore la question aujourd'hui c'est qu'à mon avis une décision s'impose, et sans tarder.

Il serait, bien sûr, préférable, pour les motifs déjà invoqués à plus d'une reprise à la Chambre et ailleurs, que la décision finale approuve l'aide proposée. Mais, d'autre part, au point où nous en sommes, il importe surtout d'annoncer une décision, dans un sens ou dans l'autre, afin que ceux dont les budgets dépendent de cette décision, puissent poursuivre leurs efforts visant à améliorer les systèmes de transports urbains d'une façon rationnelle. Pour ce qui est de la région de Toronto, en particulier, des projets comme celui de l'agrandissement de la gare Union, de la suppression de l'embouteillage à Bathurst, et du prolongement du service de banlieue jusqu'à Milton ont été mis en veilleuse par le gouvernement de l'Ontario en attendant qu'Ottawa s'engage à l'aider.

Dans l'intervalle, les crédits qui pourraient servir à d'autres projets de moindre importance sont bloqués d'ici à ce qu'une décision soit prise. Par souci de clarté, je signale que les programmes en vigueur mentionnés par le ministre dans la réponse qu'il m'a donnée ne sont qu'une partie de ceux qu'il avait d'abord annoncés. Le programme quinquennal d'aide en immobilisations de 100 millions de dollars destiné aux services de train de banlieue, qui est censé être entré en vigueur le 1^{er} avril 1977, serait particulièrement bien accueilli. Mais, faute de déclaration, on ne sait pas à quoi s'en tenir en ce qui a trait à cette aide. En outre, cela représente seulement le tiers environ de la somme initialement fixée et c'est malheureusement insuffisant.

Ainsi, le déficit pour la seule Commission de transports de Toronto s'élevait à environ 50 millions de dollars en 1976. Ici à Ottawa, ce déficit fut d'environ 14.8 millions en 1976 et l'on s'attend qu'il soit de 15.4 millions cette année. On reconnaît que le programme fédéral ne visait pas à couvrir les frais d'exploitation, mais ces déficits montrent bien la gravité du problème. Si le gouvernement de l'Ontario n'a pas encore demandé d'argent en vertu de ce programme d'aide en immobilisations, c'est peut-être qu'il ne veut pas se lier à ce programme parce qu'il se pourrait que plus tard il obtienne plus d'argent dans le cadre d'un autre programme, celui-là plus généreux. Les programmes distincts portant sur la suppression des passages à niveau et sur la relocalisation des chemins de fer représentent des promesses distinctes et ne devraient pas être confondus avec ce problème.