

Transports urbains

municipales n'ont pas été consultées du tout; si elles l'ont été, elles ont décidé qu'elles ne voulaient pas le projet. Même si mes commettants pouvaient tirer parti d'un aéroport dans l'est de Toronto, ils ne veulent quand même pas que ce projet se réalise.

Si nous avons une administration nationale des transports comme le propose le projet de loi, les représentants élus du peuple seraient en mesure de s'opposer à de tels projets. Le sentiment qu'on n'a peut-être pas suffisamment établi la nécessité du projet n'est pas la seule raison de le combattre; il y a aussi les conséquences indirectes de ce projet dans le voisinage. Combien de maisons dans la circonscription de Greenwood devront être démolies afin d'assurer le transport vers l'aéroport? Il faudrait discuter de la question et les représentants locaux devraient avoir leur mot à dire avant l'approbation du projet.

Une régie nationale des transports pourrait également régler toutes sortes d'autres problèmes. Elle pourrait favoriser le développement de nouvelles technologies dans le domaine des transports. L'un des dangers que présente le rythme du progrès actuel est qu'un nouveau système devient désuet avant qu'il soit mis en pratique. Il existe toutes sortes de développements nouveaux mais comme je ne prétends pas être un expert sur le sujet j'espère que personne ne me demandera ce qu'ils sont. Pourtant, j'ai vu et j'ai lu beaucoup de choses sur les nouveaux moyens de transport qui sont essentiels à la solution de ces problèmes et qui pourraient faire économiser des millions de dollars mais qui deviennent démodés avant d'être appliqués.

Le projet de loi contient une disposition qui n'est pas acceptable cependant, mais on pourrait l'étudier quand la Chambre en sera à la deuxième lecture, ce qui est plus une supposition qu'une probabilité. L'article 3, «Objets et attributions» devrait être étudié très attentivement. L'article 3c) prévoit la représentation fédérale, provinciale, régionale et municipale au sein de l'Administration elle-même. Je ne pense pas qu'un Parlement fédéral ait le droit d'établir une représentation régionale, provinciale et municipale. Il a plutôt le droit de créer une autorité qui, en vertu d'une coopération ou de la délégation de pouvoirs, permettrait aux organismes locaux et provinciaux de participer. Je pense que c'est là l'objectif principal du projet de loi et je l'appuie. Bien qu'il soit douteux que le projet de loi soit lu pour la deuxième fois, je pense que le député mérite les remerciements de la Chambre pour avoir soumis un projet qui intéresse vivement un grand nombre de nos concitoyens.

[Français]

M. Jean-Robert Gauthier (Ottawa-Est): Monsieur l'Orateur, comme nouveau venu dans cette enceinte, je crois qu'on m'avait demandé de prendre la parole sur le bill C-26, et c'est ce que je vais faire. J'ai remarqué que deux députés se sont attaqués à la question d'un aéroport, et je pense que le bill C-26, tel que rédigé, ne s'applique pas tout simplement à la construction d'un aéroport national comme celui de Pickering. Donc, c'est avec un grand intérêt que je participe à ce débat, car il s'agit d'un sujet qui intéresse, à mon sens, tous les députés, de même que mes commettants.

Le bill C-26, présenté par le député d'York-Simcoe (M. Stevens), traite de la question des transports urbains dans les régions métropolitaines et ailleurs, mais dans Ottawa-

[M. Brewin.]

Hull, c'est un sujet d'actualité qui intéresse tous les résidents des deux provinces.

[Traduction]

En examinant ce bill, monsieur l'Orateur, je me demande si le député de York-Simcoe (M. Stevens) ne se proposait pas de ralentir le progrès déjà réalisé vers la solution des problèmes des transports urbains alors que le gouvernement entame avec patience, avec soin et le plus intelligemment possible des négociations afin d'en arriver à des solutions durables. Voici où je veux en venir, monsieur l'Orateur. Le député de York-Simcoe n'a pas tenu compte dans sa proposition de loi d'un élément très important: l'interdépendance des affaires municipales et urbaines. Il faut considérer et comprendre chacun des problèmes sociaux de nos centres urbains et leur interdépendance, qu'il s'agisse de problèmes technologiques ou autres, car toutes les autres questions, l'habitation, etc., s'y rattachent. Nous ne sommes pas si habiles que nous puissions nous permettre d'étudier ces problèmes dans le vide que propose le bill C-26.

Il faut voir les programmes et les organismes législatifs dans leur contexte. La proposition de loi de mon honorable ami ne tient pas compte de ce facteur très important: l'interdépendance des questions urbaines. Il n'a pas saisi ce qui me paraît évident. Les transports urbains, le logement urbain, les quartiers urbains, les services urbains ne peuvent être traités isolément. Il parle peut-être de Pickering, et le député de Greenwood (M. Brewin), qui, à lui seul, a plus d'expérience que nous deux, a répété certains arguments au sujet de l'aéroport, mais, à mon avis, le bill en question aurait pu faire l'objet d'observations beaucoup plus constructives en sa faveur.

Des voix: Bravo!

[Français]

M. Gauthier (Ottawa-Est): Nous avons suffisamment, pour ne pas dire une abondance, d'agences municipales, régionales, provinciales, fédérales, et je pense qu'il existe assez de structures au Canada pour s'occuper de tous les problèmes que nous pouvons imaginer, surtout en ce qui a trait au transport urbain.

Il nous faut—et c'est ce que le gouvernement essaie de faire—résoudre nos problèmes, grâce à l'adoption de mesures innovatrices par l'entremise des agences gouvernementales ouvertes à toutes consultations avec les provinces et les municipalités, afin de trouver des solutions à long terme aux nombreux problèmes sociaux qu'engendre la collectivité moderne.

• (1730)

[Traduction]

Je ne suis pas spécialiste en matière de transports, mais lorsque je lis le bill C-26 je me rends compte qu'il ne tient pas compte des réalités canadiennes. On ne peut pas dissocier complètement les transports urbains des transports interurbains. Je pense particulièrement à la région d'Ottawa. Ce serait ridicule que l'Ontario, par exemple, et le Conseil régional d'Ottawa mettent sur pied un réseau de transports en commun comme celui que le gouvernement provincial se propose de créer pour la région qui ne desservirait pas l'ensemble de la région de la capitale et également la région de Hull-Outaouais du côté du Québec.