

Le Dash-7 est un très bon avion. Il a ses limites et coûte assez cher, mais il serait utile dans les Maritimes, dans les localités rurales ou dans les petits ports de pêche de Terre-Neuve. On pourrait l'utiliser, j'en suis sûr, sur la côte ouest de la Colombie-Britannique et éliminer graduellement, peut-être, une partie du service coûteux de transbordeurs de cette région. Nordair utilise le Twin Otter dans le Nord de l'Ontario, et sauf erreur, la province d'Ontario veut établir un nouveau service dans le Nord-Ouest de cette province. Ce sont les meilleurs usages possibles du Dash-7 et du Twin Otter. Ils ne devraient pas être utilisés comme service de navette d'un centre-ville à un centre-ville voisin, car si l'ADAC devait assurer la liaison entre Toronto, Ottawa et Montréal à partir de l'aéroport de Toronto Island, il réduirait d'autant la clientèle du service ferroviaire à une époque où, comme je l'ai expliqué, le gouvernement tente d'améliorer le service ferroviaire voyageur dans ce corridor.

A mon avis, l'homme d'affaires qui voyage entre Toronto, Ottawa et Montréal—généralement aux frais de sa compagnie—ne devrait pas pouvoir choisir. Il devrait seulement pouvoir se rendre à l'aéroport international, acheter son billet et emprunter un réacté ordinaire. Je ne tiens pas particulièrement à faciliter les déplacements des hommes d'affaires entre Toronto, Ottawa et Montréal, si nous devons pour cela priver les sociétés ferroviaires de sources possibles de revenus, parce que ces sociétés desservent non pas les hommes d'affaires qui ont des comptes de dépenses, mais les travailleurs ordinaires qui n'ont pas les moyens de voyager en avion entre Montréal et Toronto.

Le train est un mode très souple de transport. Il y a par exemple des wagons-restaurants où l'homme d'affaires peut trouver des aliments et des boissons de toutes sortes, des voitures et d'autres wagons où les prix sont beaucoup plus abordables. Aussi le rail est-il un mode de transport beaucoup plus populaire.

Deuxièmement, et il s'agit ici d'une considération d'ordre plus local puisque je représente une circonscription de l'est de Toronto, si le service d'ADAC devait être assuré à partir de l'aéroport de Toronto Island, nous ne serions pas trop gênés par le bruit. Mais par contre, les deux circonscriptions du sud de la ville représentées par deux députés néo-démocrates auraient certes à supporter plus de bruit à cause du trafic accru à cet aéroport. Voici maintenant ce qui me préoccupe. Je représente une circonscription dont la population n'est pas particulièrement riche et dont les travailleurs en général n'ont pas à se rendre en voiture particulière ou en autobus à une maison de campagne qu'ils n'ont pas les moyens de se permettre; ils ont plutôt l'habitude de se rendre dans l'île pour leurs loisirs.

Quiconque à la Chambre connaît Toronto sait que les parcs de l'île sont de plus en plus fréquentés, ces dernières années, et si l'on devait accroître le trafic aérien à l'aéroport de Toronto Island, il faudrait y aménager des installations de stationnement et construire un pont reliant l'extrémité ouest de l'île à la terre ferme. On pourrait sans doute songer plutôt à construire un pont-tunnel, mais cela serait difficile puisque les bateaux

empruntent le canal principal. Il faudrait aussi aménager une importante infrastructure à l'aéroport. Cela détruirait le parc de Toronto Island, si cher aux habitants de la région de Toronto.

Je vois que mon collègue le député de Bruce-Gray (M. Douglas), grand partisan du service ADAC, ne partage pas mes sentiments. Je ne suis pas contre les services ADAC régionaux exploités entre l'aéroport de Toronto Island et des petits points comme Bruce County, Parry Sound ou Peterborough au moyen de Twin Otters, mais je suis contre l'utilisation de Dash-7, qui peuvent transporter 50 passagers, entre les grandes villes parce que c'est là, à mon avis, une tentative de la part des fonctionnaires—je dis des fonctionnaires parce que je veux établir une distinction entre ces derniers et les ministres que je crains de n'être pas conscients des conséquences de l'établissement d'un service ADAC sur Toronto Island—des ministères de l'Industrie et du Commerce et des Transports de s'épargner des problèmes, comme toute la question découlant de l'expansion de l'aéroport international de Toronto à Malton.

L'Orateur suppléant (M. Turner): Je regrette d'interrompre le député, mais son temps de parole est écoulé. Il peut continuer avec le consentement unanime? Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: Non.

● (1750)

M. Fred McCain (Carleton-Charlotte): Monsieur l'Orateur, comme il ne reste que dix minutes, j'ai dû à regret refuser mon consentement. Le député de York-East (M. Collenette) a dit qu'aucun ministériel faisant partie du comité des transports n'était prêt à s'opposer au principe du paiement par l'utilisateur. S'il avait été à sa place au moment où la déclaration a été faite, il l'aurait très clairement entendue, et le silence des autres libéraux qui font partie de ce comité à ce moment-là et les applaudissements des autres députés de la Chambre des communes confirmaient, il me semble, la déclaration voulant qu'il n'appuie pas ce principe. Le caucus d'en face est quelque peu divisé. Le député ne devrait pas accuser son collègue de Selkirk comme il l'a fait.

Le député de Villeneuve (M. Caouette) a traité en grande partie des points que je voulais aborder. Le temps m'empêche de dire tout ce que j'aurais à dire, mais je recommande au ministre de lire ce discours. Je lui demande de le lire pour savoir ce que les Canadiens reprochent au système de transport au Canada. Les lignes individuelles ne sont pas entretenues, les routes ne sont pas assez bonnes, le service aérien est réduit dans une mesure ridicule dans certaines régions, et c'est aussi le cas de la région atlantique. Si le système de transport dans la région atlantique était aussi bon qu'a voulu le faire croire le ministre dans ses remarques, alors le comité des transports de la Chambre des communes aurait utilisé pour ses déplacements un transporteur public au lieu d'un avion du gouvernement. Les horaires aériens en vigueur dans la région atlantique sont tels que s'il avait utilisé les transporteurs publics, il aurait passé son temps en avion et dans les aéroports et aurait eu très peu de temps pour étudier les intérêts du public dans le domaine des transports.