

devrait indiquer sans ambiguïté que c'est l'intention de permettre un tel contre-interrogatoire.

Il y a d'autres choses qui préoccupent vraiment ceux dont les biens sont expropriés à cette fin ou à une autre, et je crois qu'ils ont le droit d'être entendus et de participer au règlement de leur affaire. A l'heure actuelle, aucune disposition de la loi ne révèle combien de fonctionnaires seront chargés d'entendre les griefs au sujet d'un problème de ce genre. Dans une affaire de cette ampleur, je suppose qu'il en faudrait plus d'un. Je crois que le ministre devrait nommer un fonctionnaire supérieur qui ferait office de juge et entendrait toute la question. En outre, je crois qu'ainsi notre expropriation . . .

M. l'Orateur suppléant (M. Boulanger): A l'ordre. Je ne veux pas importuner le député qui a la parole, mais un autre député a invoqué le Règlement à deux reprises. La motion porte sur les transports. Un aéroport et un service aérien sont des choses reliées aux transports, mais le député appuie peut-être trop sur une question précise qui touche sa propre circonscription. Afin d'aider la présidence et la Chambre, il devrait d'abord présenter la motion dont nous sommes saisis.

M. Cafik: Je vous remercie, monsieur l'Orateur. Je le ferai sûrement et j'espère que la Chambre comprendra pourquoi je voulais parler de ces questions importantes. Je regrette que ce soit impossible car elles suscitent énormément d'inquiétude chez ceux dont les biens sont expropriés pour les fins de construction d'un deuxième aéroport international. Je suis sûr, pour ma part, que ces questions tombent sous la rubrique de la politique des transports. Néanmoins, le NPD ayant soulevé une objection, je limiterai mes remarques à d'autres domaines. Elles portent sur le problème de l'aéroport, aussi bien que sur toute la question des transports au Canada.

• (2050)

Si une politique satisfaisante en matière de transports était clairement définie, elle modifierait un peu certaines des opinions et des inquiétudes qu'expriment des habitants de ma région. Les gens ont l'impression que le présent gouvernement, particulièrement en ce qui concerne le projet que j'ai mentionné, a un ministre de l'Aviation et non pas un ministre des Transports. Il est important que le gouvernement fasse savoir explicitement qu'il s'intéresse à tous les modes de transport et qu'il a étudié la possibilité de réseaux de transport rapide d'un bout à l'autre du Canada afin de réduire le trafic aérien intense qui existe actuellement ou qui est prévu pour l'avenir.

On prévoit, pour la région de Toronto vers l'an 2000, environ 60 millions de passagers aériens par an. Pour nombre de gens, cette projection semble absurde. S'il existait des modes de transport appropriés pour les courts trajets on pourrait réduire ce chiffre et certains des services de transport aérien actuellement projetés ne seraient plus de fait nécessaires.

A propos de cette question, il me semble que le gouvernement devrait nous faire part de ses plans d'ensemble pour ce qui est d'établir un corridor de transport rapide à travers l'Ontario et jusqu'au cœur du Québec, du moins de Montréal à Toronto, ce qui réduirait considérablement la demande de transport aérien. En fait, à longue échéance, je crois qu'il serait essentiel d'établir un de ces corridors de Québec jusqu'à Windsor. Cela produirait un effet extrêmement bienfaisant dans un autre secteur, en permettant à l'expansion urbaine de s'étaler sur une période beaucoup plus longue et sur une zone beaucoup

plus vaste à travers l'Ontario et le Québec, plutôt que de voir la population se concentrer dans des agglomérations telles que Montréal et Toronto. Bon nombre trouvent que la perspective d'une population de huit millions pour Toronto est inacceptable sur le plan sociale. Pour ma part j'estime que nous devons exprimer des réserves à ce sujet.

J'aimerais vous parler brièvement d'une ou deux autres questions. La première porte sur le transport urbain dans la région torontoise. Il y a quelque temps, le 3 juin 1970, j'avais mentionné par écrit au ministre des Transports (M. Jamieson) qu'il nous fallait apporter certaines modifications à notre loi sur les chemins de fer, afin d'insister davantage sur les transports de banlieue. Je disais dans cette lettre qu'il y aurait lieu de prévoir quatre modifications à l'égard d'une politique de transport dans les régions urbaines du pays: la première, que la loi précise que le CN et le CP devraient permettre l'accès des terre-pleins aux transports de banlieue plus qu'ils ne l'ont fait dans le passé. La deuxième:

obliger les chemins de fer à soumettre des horaires préférentiels à cette fin, même si des rajustements aux horaires des services marchandises peuvent s'imposer.

C'est important parce qu'en ce moment le transport urbain assuré par ces lignes de chemin de fer a souvent un horaire qui ne convient pas aux besoins de la population active de ces endroits. Troisièmement:

Obliger les chemins de fer à fixer un tarif raisonnable par mille pour les banlieusards. Certains se plaignent que ces tarifs sont trop élevés.

D'autres sont d'avis qu'il faudrait imposer un tarif de faveur, même s'il faut le subventionner. Quatrièmement:

Obliger les chemins de fer à permettre à d'autres personnes ou organismes d'utiliser ces terre-pleins pour le transport urbain. On signale aussi que l'entreprise privée pourrait être intéressée à soumissionner pour assurer des services de transport urbain dans la région métropolitaine; il faudrait modifier la loi pour permettre à ces entreprises d'utiliser les terre-pleins.

Une voix: Quelle est votre position?

M. Cafik: Je souscris à ces propositions puisqu'elles sont de moi. Un député du NPD me demande, comme il le fait souvent, de me situer. Je soutiens sans équivoque les propositions que j'ai formulées. Il y a plusieurs autres questions qu'il faudrait étudier dans l'optique de notre politique de transport qui doit tenir compte des problèmes de l'écologie et des villes tentaculaires. Une telle politique pourrait jouer un grand rôle dans l'expansion de notre pays, pour le plus grand bien de tous les Canadiens.

Des voix: Bravo!

M. Robert C. Coates (Cumberland-Colchester-Nord): Monsieur l'Orateur, j'attendais ce débat avec un vif intérêt. Je sais que j'exprime la pensée de la plupart des habitants de la région atlantique du Canada en disant que j'espérais du ministre des Transports une déclaration de plus grande portée et utilité au sujet d'une politique des transports pour cette région.

L'ayant écouté, je ne peux qu'exprimer l'opinion que jamais, depuis que je suis à la Chambre, je n'ai été aussi déçu par des propos concernant les transports dans la région atlantique. On peut dire à juste titre qu'en neuf mois, durée normale d'une grossesse, le ministre a abouti à un avortement en ce qui concerne la politique des transports applicable à la région atlantique. Elle ne vaut absolument rien et décevra sérieusement et profondément tous les habitants de la région. Le ministre des Transports a consacré la plus grande partie de son temps de parole à