

Le bill que je présente a pour objet de charger de la question un organisme national souverain qui pourra à son tour déléguer ses pouvoirs à des organismes régionaux, comme cela a été fait à New York pour l'Administration du port de New York, en Californie pour l'Association des comtés de la Californie du Sud, et à Chicago où un service de la ville administre les aéroports de la région. Mais je signale avec insistance au député de York-Nord (M. Danson) que le gouvernement fédéral des États-Unis a toujours refusé de fournir une aide financière pour le genre d'aménagement qu'envisage son ministre pour le deuxième aéroport international à Toronto. Les autorités s'occupent de ces aménagements par l'intermédiaire d'organismes financiers locaux.

Par exemple, un aménagement comparable à celui qu'on propose à Pickering se trouve à Dallas-Fort Worth, dont j'ai déjà parlé. Pour réaliser cette entreprise, on réunira les fonds nécessaires grâce à une émission d'obligations d'environ 400 millions de dollars. L'émission sera entièrement garantie conjointement et solidairement par les transporteurs qui utiliseront cet aéroport. On estime à 700 millions de dollars le coût total de cette entreprise. Je souligne qu'il s'agit d'une entreprise moins importante que celle de Pickering proposée à l'heure actuelle dont le coût initial sera de 700 millions de dollars, mais pourra atteindre le milliard. Cependant, j'aimerais souligner que les autorités locales, d'un bout à l'autre des États-Unis, dans toutes les régions dont j'ai parlé, n'ont pas d'aéroport comme celui de Pickering ou de Mirabel, ni en projet ni en cours de développement, bien que leurs besoins futurs soient trois, quatre et, dans certains cas, cinq fois plus importants que les besoins de nouvelles installations d'aéroport à Montréal et à Toronto.

J'aimerais également mentionner que cette administration nationale, si elle est créée, donnerait aux habitants des régions ce qu'ils désirent. Par exemple, dans mon propre secteur de Toronto, nous cherchons depuis de nombreuses années à obtenir de meilleurs moyens de transport, un genre de voie rapide, que ceux dont nous disposons actuellement. Les autorités fédérales nous ont toujours répondu qu'elles n'ont pas les fonds nécessaires, et elles ont en fait pris très peu de mesures à ce sujet jusqu'à présent. Il y a encore quelques mois, le gouvernement fédéral prétextait qu'il attendait les résultats d'une étude sur une ligne rapide de chemin de fer à Toronto qu'il avait demandée, de concert avec d'autres organismes, et dont M. Soberman avait été chargé. Monsieur l'Orateur, le gouvernement a cette étude en mains depuis le mois de novembre de l'année dernière. Cette étude révèle qu'un service de transport rapide entièrement mis au point selon les critères que M. Soberman estime souhaitables, coûterait entre 80 et 130 millions de dollars et permettrait de transporter 11,789,500 personnes par an. Je cherche simplement à signaler que, selon le gouvernement fédéral, il n'y a pas de fonds disponibles pour la création d'un service qui permettrait aux personnes de se rendre à leur travail chaque jour, qui aiderait les personnes relativement pauvres de notre région mais, d'autre part, le gouvernement peut trouver les fonds nécessaires pour prévoir la création d'aéroports qui sont essentiellement destinés aux riches, et qui coûteront entre un demi-milliard et un milliard de dollars par aéroport. Grâce à une administration nationale de transport urbain, j'espère que nous aurions une meilleure idée, par l'intermédiaire des autorités régionales, des véritables besoins de chacune des régions.

En parlant de besoins, monsieur l'Orateur, notre premier ministre (M. Trudeau) voyage parfois dans notre région.

Transports urbains

Lorsqu'on l'a interrogé au sujet de l'aéroport, il a signalé que si la majorité des habitants s'y opposait, bien entendu, il ne mettrait pas ce projet à exécution. Les sondages d'opinion publique ont révélé que la majorité des gens y étaient opposés, mais je dirais qu'à cause de l'engagement fédéral centralisé vis-à-vis de ce projet, il n'y a aucune façon de tâter de façon certaine le pouls du public dans ma région. Toutefois, s'il y avait une administration locale et si cette administration locale était, premièrement, chargée de financer le projet et, deuxièmement, de s'assurer que le projet profitera vraiment à la région, je suis certain qu'on n'aurait pas cette attitude plutôt autocratique qui a été celle jusqu'ici du ministre des Transports (M. Marchand) et du gouvernement actuel.

M. l'Orateur suppléant (M. Boulanger): A l'ordre. Avant de céder la parole au député de Greenwood (M. Brewin), j'aimerais faire remarquer au sujet du bill C-26 que le député de York-Simcoe a présenté à la Chambre et au sujet du rappel au règlement soulevé par le député de York-Nord, que l'impression qu'a laissée le discours du parrain du bill était qu'il s'agissait plutôt d'un débat sur l'aéroport de Pickering qu'un discours pour expliquer le bill.

Quand les députés présentent des bills, ils devraient, en toute honnêteté envers la Chambre, exposer les principes à la base de leurs bills. C'est pourquoi, si d'autres députés ne s'en tiennent pas au contenu de ce bill, dans lequel cas j'aurai à les rappeler à l'ordre, j'espère que la Chambre me comprendra et m'excusera.

• (1720)

M. Andrew Brewin (Greenwood): Monsieur l'Orateur, je ne pensais pas participer au présent débat, mais en entrant à la Chambre et en voyant le sujet, j'ai pensé que j'aimerais dire quelques mots; j'avoue cependant que je participe rarement aux débats portant sur les transports pour la bonne raison que je ne m'y connais pas tellement.

M. Stanbury: Cela n'arrête pas les autres.

M. Brewin: Non, cela n'arrête pas beaucoup de personnes. J'aimerais en général appuyer le principe exposé dans le bill présenté par le député de York-Simcoe (M. Stevens). La question des transports urbains est importante pour tous ceux qui représentent des régions urbaines. Comme il est dit dans le bill, la situation n'a rien de satisfaisant. Il n'y a manifestement pas assez de coordination entre les provinces, les municipalités et les autorités fédérales, alors que toutes doivent s'occuper de trouver des solutions efficaces aux très graves problèmes de transports qui intéressent non seulement l'environnement mais toute l'économie et la vie de beaucoup de citoyens.

Je suis d'accord avec le député pour dire qu'on trouve les plus beaux exemples de ces problèmes dans la région métropolitaine de Toronto et c'est toute l'histoire de ce qu'il est convenu d'appeler l'aéroport de Pickering. Voilà un bel exemple de ce qu'il ne faut pas faire. Si cette administration des transports urbains qu'il propose, ou quelque chose de semblable avait existé, nous n'aurions peut-être jamais connu les difficultés que nous avons eues dans cette affaire. Sans enquête suffisante, on a presque imposé aux gens un projet terriblement coûteux et incertain. N'eût été la réaction des intéressés de la ville de Toronto et d'autre part, on aurait peut-être entrepris de grands travaux au mauvais endroit sans examen préalable convenable. Certains fonctionnaires n'ont examiné qu'un aspect de la question. L'endroit a été choisi par les autorités provinciales et, à notre connaissance, les autorités