

L'Adresse—M. Stevens

et qui s'étend à partir de 60 milles d'un point au nord de Toronto jusqu'à la banlieue de Barrie. Généralement parlant, on peut dire qu'elle s'étend de chaque côté de la route 400 en direction nord à partir de Toronto. Y sont comprises les régions urbaines, notamment Stouffville, Aurora, Newmarket, Bradford et Tottenham. Ses campagnes sont parmi les plus belles de tout l'Ontario.

Il y a un peu plus de deux ans, un vaste secteur de la circonscription a été incorporé sur le plan municipal à la région de York. Ce n'est pas une circonscription pauvre, mais elle n'est pas riche non plus. De nombreuses manières, elle est moyenne et reflète une coupe transversale intéressante de la vie rurale et urbaine de l'Ontario. Beaucoup de gens y travaillent et y vivent, par contre, beaucoup d'autres travaillent dans d'autres régions, surtout à Toronto; ils doivent donc faire la navette entre leur lieu de travail et leur domicile.

• (1510)

Depuis quatre ans, le gouvernement libéral de M. Trudeau a négligé d'écouter la population de la région de Toronto. Au nom de ces gens, je voudrais repérer au gouvernement: «Nous n'avons pas besoin d'un second aéroport à Pickering. Nous avons besoin, toutefois, d'une assistance fédérale pour améliorer le transport urbain et nous avons désespérément besoin de l'aide fédérale pour abaisser le coût du logement, notamment le coût des terres et de l'intérêt hypothécaire.

Non seulement le gouvernement actuel a négligé d'entendre nos problèmes, mais il semble, au moins dans le domaine des affaires urbaines, agir de façon extravagante. Il effectue une kyrielle d'études ou il agit sans avoir fait aucune recherche. Permettez-moi de donner des précisions. Sans aucune consultation avec les dirigeants municipaux de ma région ou même l'ancien député qui était alors secrétaire parlementaire du ministre actuel des Transports (M. Marchand), l'emplacement de l'aéroport a été choisi et la proposition a été annoncée un beau matin. Il semble maintenant qu'on a insuffisamment réfléchi et examiné la question avant de prendre la décision. Au lieu de différer l'affaire, le gouvernement Trudeau tente de la dissimuler grâce à d'habiles relations publiques.

Après avoir entrepris des procédures d'expropriation à la demande de l'ex-ministre des Transports, celui des Travaux publics (M. Dubé) a ordonné une audience, non sur la nécessité, mais plutôt sur la façon d'aménager un deuxième aéroport. Puis on se propose, une fois l'expropriation confirmée, d'entreprendre une nouvelle étude des besoins du Sud de l'Ontario en matière de transports, ce qui pourra confirmer ou infirmer la nécessité d'un deuxième aéroport à Toronto dont l'emplacement idéal serait Pickering. Si le gouvernement était sincère, il informerait la Chambre que le choix de Pickering comme emplacement du deuxième aéroport était une décision politique. Nous nous rendons maintenant compte qu'ayant pris cette décision, il se place dans une situation ridicule en essayant de la justifier.

Par exemple, lors de l'étude d'autres emplacements d'aéroport, il a déclaré qu'il ne voulait pas construire l'aéroport à l'endroit mentionné car le bruit émanant de l'aéroport, qui, je le signale aux députés, sera probablement situé dans ma circonscription, serait entendu dans une zone marécageuse et que la faune pourrait être dérangée par le bruit des avions. Le gouvernement semble plus soucieux de la faune des marécages que des humains.

L'autre méthode du gouvernement Trudeau pour l'examen des études apparaît dans le cas de la création d'un

service de chemin de fer de banlieue dans ma région et d'une façon générale à Toronto. Jusqu'ici, quelque dix études ont été menées, y compris la dernière, l'étude Soberman. Depuis dix ans, des députés libéraux de ma région déclaraient qu'on créerait un service de trains de banlieue permanent. A l'approche des dernières élections, on exerçait évidemment des pressions pour la mise en marche de ce service. En juin de l'année dernière, le ministre des Transports de l'époque nous a dit qu'à son avis un service de trains de banlieue était vraiment nécessaire dans notre région et qu'il avait autorisé la création d'un train d'essai—pas à titre permanent mais à titre d'essai—et qu'il en subventionnerait le fonctionnement jusqu'à concurrence de \$100,000. Puis, ce fut le silence. Par la suite, après l'annonce des élections, on nous a informés que le train commencerait à fonctionner le 1^{er} novembre, deux jours après les élections, mais pour environ cinq semaines, et non indéfiniment comme on l'avait annoncé tout d'abord.

Les résidents de ma circonscription ont accueilli cette nouvelle en lui accordant l'importance qu'elle méritait, celle d'une tentative téméraire de la part du gouvernement actuel pour acheter des votes. Toutefois, il n'avait pas été clairement expliqué alors que les \$100,000 dont parlait le ministre des Transports de l'époque n'étaient qu'une simple loterie. Ce qu'il proposait vraiment, c'est que son ministère paierait les pertes que le CN, une société de la Couronne, subirait dans la mise en service du train, mais que le CN lui-même fixerait l'étendue de telles pertes. Quelle belle affaire! Sortir de l'argent d'une poche pour la mettre dans une autre au sein du même ministère.

Lorsque j'ai demandé aux dirigeants du CN à combien ils établissaient la perte quotidienne du train en service, un d'entre eux a été très explicite. Il a répondu: «Il doit assurer le service pendant 28 jours. Comme nous allons être dédommagés jusqu'à concurrence de \$100,000, nous divisons simplement les \$100,000 par 28 jours. Cela a donné quelque \$3,600 par jour, ce qui a représenté les frais.» Le ministère des Transports s'est peu soucié qu'un groupe privé ait pu louer un train semblable pour assurer le service aux mêmes endroits au coût de \$1,800 par jour. Quoi qu'il en soit, le train a fonctionné. Il a bien servi. On a demandé au ministre des Transports de prolonger ce service mais j'imagine qu'une fois les élections passées, il n'en voyait plus l'utilité. Ces gens ont complété leur double comptabilité et arrêté le service. Il s'ensuit qu'Aurora, le terminus du premier chemin de fer de l'Ouest à partir de Toronto—cela remonte à l'époque de 1850—se trouve pendant les années 70, soit 120 ans plus tard, sans service-voyageurs.

Je me suis arrêté sur ces deux problèmes immédiats de ma circonscription car, à mon avis, il faut informer le Parlement de telles inepties de la part du gouvernement actuel. J'en ai aussi parlé car je trouve qu'au Canada aujourd'hui une des grandes faiblesses du gouvernement est de n'avoir pas pris de mesures pour répondre aux besoins urgents de nos régions urbaines.

Je puis vous assurer, monsieur l'Orateur, que l'incurie du gouvernement, son manque de planification et sa politiciannerie ne se sont pas limités à ma circonscription. Ces lacunes sont caractéristiques de la manière dont le gouvernement libéral de M. Trudeau a dirigé notre pays pendant plus de quatre ans. Ses maladresses face à l'inflation, à la crise du chômage, et sa mauvaise administration des fonds d'assurance-chômage ont déjà été mentionnées par quelques-uns de mes collègues. J'espère en parler davantage plus tard, comme aussi des impôts inhumains que le