

*Politiques des transports*

année. Ce programme a pour but d'aider les provinces et les municipalités à concevoir et à mettre au point de nouvelles techniques et de nouveaux procédés et à innover en matière de transport urbain. Il leur garantit également une aide lorsqu'elles achètent des véhicules servant au transport des banlieusards et d'autre matériel connexe.

En vertu de la loi sur le ministère des Transports, le Centre canadien de développement des transports est autorisé à conclure des ententes avec les provinces ou les municipalités pour partager le coût des recherches en matière de transport pendant une durée déterminée. En plus d'assurer un appui financier, le Centre doit participer au projet en tant que membre du comité de direction. Il doit en outre surveiller l'évolution des recherches, donner des conseils et assurer l'orientation des services de trains de banlieue. On va accorder des subventions aux provinces et aux municipalités pour les aider à acheter des véhicules et installations connexes pour les transports de banlieue. Au début d'avril dernier, ce programme prévoyait des subventions de l'ordre de 100 millions de dollars. Ce n'est absolument pas suffisant. J'ai parlé de 290 millions, le chiffre mentionné par la presse et par les médias au cours des deux dernières années. C'est cette somme que le gouvernement devrait consacrer à la mise sur pied d'un réseau moderne de transports de banlieue.

A Toronto, les travaux d'aménagement de la gare Union vont coûter 58 millions de dollars—80 p. 100 pour le pont de la rue Bathurst, dans le cadre du projet d'étagement des voies et le reste, à partage égal des frais, pour la rénovation même de la gare. Le ministre est favorable à cette aide du gouvernement, il est tout à fait en faveur de l'aide fédérale aux transports urbains de banlieue. Mais il n'est pas tout seul. Il doit tenir compte de l'avis du reste du cabinet et compter avec les restrictions financières que celui-ci lui a imposées l'année dernière. Le gouvernement a adopté une attitude très louable malgré les mesures d'austérité. Contrairement à ce qu'a dit le député de Selkirk, le premier ministre n'a pas refusé systématiquement d'accorder une aide financière pour le transport urbain. Je suis sûr que cette aide sera bientôt accordée.

J'aimerais parler de la politique de transport du gouvernement dans le couloir urbain Windsor-Québec où l'on trouve la densité démographique la plus élevée au Canada et qui se prêterait à une forte expansion des services de transport en commun, surtout par chemin de fer. Les députés qui me connaissent et savent que j'ai déclaré au comité des transports et des communications ces dernières années savent que je tiens beaucoup à l'amélioration des services ferroviaires voyageurs, et surtout s'ils peuvent être rentables dans ce couloir urbain. Le gouvernement a changé d'avis et a déjà commencé à améliorer les services ferroviaires voyageurs dans ce couloir. Malheureusement, il doit changer complètement son fusil d'épaule et revenir entièrement sur sa politique des 25 dernières années qui insistait sur l'expansion des services aériens. Selon moi, c'est tout en sa faveur, car les services aériens ont fait beaucoup pour l'unité canadienne.

La semaine dernière, pour revenir des Maritimes, j'ai pris un avion d'Air Canada de Halifax à Toronto. En 2 heures je me suis rendu d'une région isolée à bien des égards jusqu'au cœur de Toronto. C'est grâce à la rapidité et à l'efficacité du service aérien. Les services aériens ont uni le pays. Le Canada a un réseau aérien sans pareil. Nous lui avons peut-être accordé de

l'argent trop généreusement, surtout pour les aéroports. Je pense surtout à ceux de Toronto, Dorval et maintenant Mirabel. Je crois que des travaux d'expansion sont également en cours à Edmonton. Le député d'Edmonton-Centre (M. Paproski) sera sans doute intéressé d'entendre cela, du moins s'il écoute. Je crois que nous avons dépensé beaucoup d'argent à Calgary pour améliorer l'aéroport.

● (1740)

Ayant établi ces aéroports et fourni ce service aérien de haute qualité, il incombe au gouvernement à un moment où les pénuries d'énergie sont évidentes, d'utiliser des moyens de transport qui consomment moins d'énergie. Dans les régions urbaines, dans le corridor très peuplé, le service ferroviaire est la seule solution. Comme on a trop favorisé les lignes aériennes, le service ferroviaire s'est détérioré dans le corridor et dans le reste du pays. Toutefois, les services aériens dans le corridor ne sont pas nécessairement rentables et d'après les chiffres que j'ai obtenus d'Air Canada, depuis quelques années la société perd une dizaine de dollars par siège sur le parcours entre Toronto, Ottawa et Montréal, ce que les députés qui empruntent ce parcours trouveront fort étonnant, étant donné qu'il est très achalandé. Mais il s'agit simplement d'une question financière.

Le service aérien entre Toronto, Ottawa et Montréal est très coûteux, mais ce sont ceux qui font de longs trajets entre l'Ouest et l'Est qui, depuis de nombreuses années, subventionnent les déplacements dans le corridor Québec-Windsor, notamment entre Montréal, Ottawa et la région de Toronto. Je soutiens que le gouvernement devrait faire beaucoup plus pour améliorer les services ferroviaires, les rendre plus rapides et plus efficaces et automatiser les réservations du service-voyageurs.

Le ministre a annoncé quelques programmes susceptibles d'atteindre ce but. Il y a, par exemple, l'aide financière de 30 millions de dollars pour l'acquisition de matériel neuf qui, sauf erreur, devait servir surtout entre Québec et Montréal, mais servira tout le long du couloir. Le second programme établit une subvention de 100 p. 100, pour rationaliser les services non rentables et, de façon générale, pour réunir toutes les sommes versées en subvention par le gouvernement au chapitre des services-voyageurs et les répartir dans les services qui ont une chance de rentabilité commerciale.

Je crains que le gouvernement, en opérant ces changements ne défasse trop du bon travail qu'il avait entrepris. Je pense surtout à la proposition tendant à assurer un service d'avions à décollage et atterrissage courts à Toronto, Ottawa et Montréal. Le gouvernement devrait, je pense, bien réfléchir au rôle qu'il joue dans les affaires de la société de Havilland à Toronto et il devrait encourager le service ADAC dans le couloir.

Comme nous le savons, le gouvernement possède environ 80 p. 100 des actions de la société de Havilland. Bien entendu, il veut vendre ces avions, mais jusqu'à maintenant il en a été incapable. Le ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Chrétien) a dit récemment au comité des finances qu'un seul Dash-7 est assuré d'être vendu et que nous ne réussissons pas à vendre ces avions parce qu'il n'y a pas d'acheteurs au Canada. Je suppose que le ministère de l'Industrie et du Commerce se dit que si nous exploitons un service complet de Dash-7 entre Toronto, Ottawa et Montréal, cela encouragera les acheteurs étrangers.