

tion de l'article 3 de la loi nationale sur les transports, et de prendre les mesures voulues pour relancer et réorganiser les transports canadiens selon les besoins actuels et futurs.

—Monsieur l'Orateur, si l'on en juge d'après le récent échange de vues entre le ministre des Transports (M. Jamieson) et le député d'Annapolis Valley (M. Nowlan), le débat cet après-midi devrait être très intéressant.

La mise au point d'un réseau de transport logique, coordonné, étroitement relié et ultra moderne est l'un des problèmes les plus importants auxquels le Canada doit faire face aujourd'hui. L'avenir du Canada, tant sur le plan politique, économique que sur celui de l'environnement, en dépend. Les vingt prochaines années joueront un rôle décisif dans l'orientation de cet avenir.

Le 1^{er} septembre 1966, lorsque l'honorable J. W. Pickersgill a présenté sa nouvelle politique des transports au Canada, il a parlé en termes élogieux de ce qu'elle représentait pour l'avenir. D'après lui, tel qu'en fait foi le hansard du 1^{er} septembre 1966 à la page 7990, il n'avait pas l'intention de rejeter l'organisation fondamentale des chemins de fer ou de toute autre forme de transport; il proposait plutôt:

... de créer un cadre dans lequel, selon nous, non seulement les intérêts du public seront mieux servis—ce qui nous préoccupe par-dessus tout ...

Je souligne ces mots.

... mais qui assurera aussi une meilleure protection du Trésor et des contribuables canadiens contre les charges inutiles et injustifiées et, dans certains cas, contre la duplication de frais pour des services identiques.

Malheureusement le gouvernement n'a pas réussi à élaborer une politique nationale des transports en application de l'article 3 de la loi nationale sur les transports et n'a pas pris les mesures voulues pour relancer et réorganiser les transports selon les besoins actuels et futurs. L'article 3 de la loi énonce les objets de la nouvelle politique qui sont d'utiliser au mieux tous les moyens de transport disponibles et de les coordonner à des conditions et à des tarifs qui les rendent capables de soutenir la concurrence tout en étant convenablement indemnisés. De plus, la loi a été conçue en vue d'assurer que tous les moyens de transport soient coordonnés à des prix et à des conditions qui ne constituent pas un obstacle excessif à l'échange des denrées entre des points du Canada ou un découragement déraisonnable du développement des industries dans les régions où l'insuffisance du transport pose un problème sérieux.

Au début du discours qu'il a fait à cette date, et qui figure à la page 7995 du hansard, M. Pickersgill a signalé dans quelle mesure la loi était conforme aux principes formulés par la Commission MacPherson, attendu que l'on essayait d'élaborer une ligne d'action en vertu de laquelle les chemins de fer—et ces derniers ont été mentionnés par leur nom—seraient tenus de remplir leur devoir pour satisfaire l'intérêt national ou social. Si ces services ne pouvaient être assurés économiquement, le Trésor public compenserait largement les pertes. Autrement dit, et ici je cite fidèlement les paroles de M. Pickersgill: «En d'autres termes, nous ne devrions pas imposer aux chemins de fer tout le fardeau du maintien de ces services.» C'est parce que le gouvernement n'a pas du tout élaboré une telle politique que je me sens tenu de proposer ma motion aujourd'hui.

Des voix: Bravo!

M. Thomas (Moncton): Depuis l'établissement de la Confédération, la politique nationale en matière de transports

a consisté à favoriser l'unité politique et à réaliser l'intégration des économies régionales et provinciales. Initialement, notre réseau de transports a été établi afin de parcourir de grandes distances, d'assurer le transport des marchandises et des gens d'un point à un autre, d'un océan à l'autre, à un prix raisonnable. Depuis l'institution de la Confédération, divers gouvernements fédéraux se sont surtout appliqués à mettre en œuvre des politiques destinées à uniformiser les possibilités et les avantages qu'offrent les provinces et les régions du Canada. A la suite de l'expansion régulière de notre pays, les problèmes de transport se sont multipliés. La notion simpliste à l'origine de l'établissement de notre réseau de transports n'est plus valable. Le gouvernement fédéral ne s'est pas rendu compte qu'en 1972, au Canada, la question des transports prend une autre signification. Lorsqu'ils ont élaboré leur politique en matière de transports, les messieurs d'en face n'ont pas tenu compte de l'avenir du Canada.

Pour être vraiment utiles au développement futur, les décisions en matière de transports doivent se fonder sur les besoins des usagers plutôt que sur l'opportunité politique. La pollution de l'air, l'encombrement des routes et des aéroports, l'absorption de terrains urbains de valeur par les voies rapides et l'augmentation de la pollution par le bruit, tous ces éléments devraient être envisagés pour toutes décisions relatives à la politique actuelle des transports. Malheureusement, le gouvernement semble avoir fait fi de ce principe et fonder ses décisions sur une étude économique de rentabilité. C'est une erreur, et les tendances actuelles en matière de transport sont tragiques parce qu'elles perpétuent, à une échelle encore plus grande, les erreurs passées.

Les problèmes les plus graves proviennent d'une absence de direction du côté du gouvernement, qui se manifeste dans la qualité des transports de voyageurs et de marchandises d'un bout à l'autre du pays. Il n'y a aucune coordination de la politique des transports. Les réseaux aériens, ferroviaires et routiers manquent d'unification et le gouvernement se rabat sur des chamailleries constitutionnelles pour cacher sa carence de solutions. Je pense que l'exemple le plus récent nous a été fourni par les conclusions du comité des transports après sa visite dans le sud de l'Ontario. La plus longue altercation a eu lieu, je suppose, au sujet de l'application de la Partie IV de la loi nationale sur les transports.

Le cas d'Air Canada est un exemple frappant du manque de coordination dans les politiques de transport. Voici une société de la Couronne qui appartient aux Canadiens et qui est censée être à leur service. Pourtant, elle procède au petit bonheur et souvent aux dépens des contribuables canadiens, en temps et en argent. Je signale en particulier la dégradation rapide du service de réservations du réseau, le manque flagrant d'égards pour les passagers en transit et la réduction des services où il y n'a pas de concurrence—tout cela prouve bien clairement qu'Air Canada fait passer les bénéfices bien avant le service du public. Autre exemple, le service international d'Air Canada en partance de Terre-Neuve est cher, malcommode et tout à fait injuste. Les vols internationaux n'ont qu'un point de départ—Gander—le lundi, le mercredi, le jeudi et le vendredi, à une heure déraisonnable, soit 10 h 10 du soir. Si l'on veut partir le samedi, il faut prendre un avion en direction ouest, soit celui de Halifax ou de Montréal, si l'on veut prendre l'avion pour outremer. Le voyage coûte donc doublement cher, puisqu'il faut survoler Terre-Neuve par deux fois.