

faudra augmenter encore les tarifs si les pouvoirs publics ne compensent pas les pertes du service d'autobus.

J'aimerais attirer l'attention du ministre sur ce qui se passe dans ma ville, à Winnipeg, où le gouvernement provincial assume la moitié des pertes du réseau de transport depuis un certain nombre d'années et paye la moitié du coût des nouveaux autobus achetés par la Winnipeg Transit System. Même si cette politique semble coûteuse, elle incite les gens à laisser leur voiture à la maison et à utiliser les transports en commun, qui reviennent beaucoup moins cher et consomment beaucoup moins d'essence ou de diesel pour transporter un client d'un endroit à un autre.

Le gouvernement a totalement renié les promesses qu'il avait faites en 1974 pendant la campagne électorale. C'est pourtant sur la foi de ces promesses que les Canadiens, et surtout les citoyens, ont élu les libéraux au pouvoir, donnant ainsi la majorité au gouvernement. C'est tout ce que j'ai à dire au sujet de l'absence de politique du gouvernement dans le domaine du transport urbain.

En juillet 1973, lorsque nous avions un gouvernement minoritaire et que le gouvernement libéral écoutait des gens qui n'étaient pas dans ses rangs, les quatre premiers ministres de l'Ouest se sont réunis à Calgary pour ce qu'ils ont baptisé la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest. Trois premiers ministres néo-démocrates et un conservateur étaient présents à cette conférence tenue en Alberta. Malgré leurs importantes divergences de vue sur le plan politique, ils se sont entendus sur un grand nombre de questions. Il se sont notamment mis d'accord sur certains changements à apporter à la politique nationale de transport. Ils ont publié un document exposant certaines mesures qui, selon eux, devraient être prises. J'aimerais consigner au compte rendu certaines de leurs propositions qui ont semblé beaucoup intéresser le ministre des Transports de l'époque, lequel a déclaré publiquement à ce moment-là que le réseau de transport canadien était un vrai gâchis.

Les premiers ministres de l'Ouest ont notamment fait les propositions suivantes:

La politique nationale de transport doit tenir compte du fait qu'un système de transport efficace et adéquat utilisant au maximum tous les modes de transport disponibles est essentiel au bien-être économique et social du Canada et de ses diverses régions. La politique nationale des transports doit reconnaître que la concurrence actuelle crée des injustices entre les diverses régions du pays et les gros et petits usagers des services de transport. En conséquence, le manque d'orientation politique positive et l'inéquité de notre système actuel de tarifs marchandises nuisent au développement de l'Ouest canadien.

Ils ont demandé que l'on modifie la loi nationale sur les transports, ce qui n'a pas été fait. Pour ce qui est du développement régional, voici ce qu'ils ont dit:

● (1620)

En se fondant sur les données financières que l'on obtiendra, on devrait aborder la question des prix du transport ferroviaire d'une manière différente, notamment:

- Le gouvernement fédéral payerait une partie des frais fixes et généraux, dans des proportions comparables pour tous les moyens de transport,
- On mettrait au point une nouvelle façon de fixer des tarifs susceptibles d'aider l'Ouest canadien à se développer économiquement. Cette politique d'établissement des tarifs doit être élaborée par l'Agence d'évaluation des transports de l'Ouest qui sera créée incessamment . . .

On doit s'efforcer par tous les moyens de protéger l'industrie locale de l'Ouest et de veiller à ce qu'aucune région de l'Ouest canadien ne soit injustement défavorisée par l'application d'une nouvelle technique d'établissement des tarifs. Pour ce faire, il faudra étudier de fond en comble tous les effets que pourrait éventuellement avoir un nouveau système avant de l'adopter. On doit protéger

Politiques des transports

les tarifs d'exportation et conserver les tarifs statutaires pour le grain. L'Agence d'évaluation des transports de l'Ouest coordonnera et mettra en application toute nouvelle technique d'établissement des prix.

Quand j'ai relu ce rapport aujourd'hui, j'ai eu une impression de déjà vu. Il m'a semblé avoir déjà entendu ces mêmes idées ailleurs, et j'ai donc consulté les nouveaux textes écrits après que M. le juge Hall eut publié son rapport, presque quatre ans après que la Conférence pour le Développement économique de l'Ouest eut formulé les recommandations que je viens de citer en partie. Voici un article écrit par Nick Hills, au sujet du rapport de la commission Hall dans le numéro du 18 mai 1977 du Winnipeg *Tribune*.

Il a défendu le tarif-marchandises du Pas du Nid-de-Corbeau tant décrié, et, en fait, il prétend qu'on devrait l'appliquer à tous les autres produits agricoles exportés de cette région.

Il a déclaré, comme tous les premiers ministres de l'Ouest le font dans chaque dispute politique, que les matières premières devraient être traitées sur place—et non au centre du Canada. Il a laissé entendre, encore une fois, comme les premiers ministres de l'Ouest, que les chemins de fer font preuve d'une certaine duplicité—sous prétexte qu'ils ont jadis permis de coloniser l'Ouest, ils veulent maintenant déterminer l'avenir, encore une fois à leur avantage.

Il écrit ensuite, et je voudrais attirer particulièrement l'attention du ministre des Transports sur ce passage:

M. le juge Hall s'est presque rendu à tous les arguments des premiers ministres de l'Ouest qui prétendent que les chemins de fer et Ottawa compromettent leur avenir économique en ne les faisant pas bénéficier de tarifs, d'impôts et d'une politique de tarifs-marchandises plus équitables.

En d'autres termes, la position adoptée par le juge Hall revient à rejeter toutes les politiques que le ministre des Transports (M. Lang) applique depuis qu'il est ministre.

Les choix que nous devrions faire sont clairs, à la fois sur le plan du transport urbain, du système de transport rapide et sur le plan du service de banlieue, tel que le système GO et le genre de services dont disposent les banlieusards et qu'ils n'auront plus si le gouvernement permet aux compagnies ferroviaires d'augmenter leurs tarifs et de supprimer les lignes desservant la ville de Montréal, et si elles les laissent aussi procéder à ce genre de réorganisation, de rationalisation et de planification de notre système ferroviaire dans l'Ouest canadien.

Je dirai même au ministre que si l'on effectuait dans les Maritimes le genre d'étude que le juge Hall a fait pour l'Ouest canadien, nous aboutirions au même genre de recommandations visant à rationaliser le système, à utiliser les voies ferrées et à arrêter d'imputer aux transports ferroviaires des coûts qui n'entrent pas dans le calcul du coût de l'utilisation d'une ligne aérienne, d'un système de bus ou de camions. En d'autres termes, le juge Hall a déclaré ce que disaient déjà les premiers ministres de l'Ouest en 1973, à savoir que nous devons coordonner tous nos moyens de transport, qu'il s'agisse des chemins de fer, des autobus, des lignes aériennes, des camions et des voitures particulières, afin d'obtenir le meilleur rendement possible de tous ces moyens de transport pour que la population toute entière puisse en profiter plutôt que tel ou tel groupe particulier. Ce n'est pas la façon de penser du ministre des Transports et je ne pense pas que celui-ci change d'idée. C'est la raison pour laquelle mon parti et moi-même appuyons la motion présentée aujourd'hui.

Il n'est pas trop tard. Le ministre peut encore réétudier ses politiques, il peut commencer à mettre en œuvre le genre de politiques de grande envergure proposée par les premiers ministres de l'Ouest et par le juge Hall et il peut commencer à