

*Canadien National et Air Canada*

la vallée de l'Outaouais. Avec le temps, le service marchandises et le service-voyageurs se sont détériorés. Dans cette région de l'Ontario, nous avons dû compter davantage sur les autoroutes pour la livraison des marchandises et pour le transport des personnes. Il en résulte que les autoroutes sont encombrées de camions, d'autobus et d'automobiles et que la qualité de la vie a diminué. Dans un certain sens, nous avons été privés du service que l'on aurait eu avec un réseau de chemins de fer efficace, largement accepté qui se développerait et s'adapterait aux besoins et aux désirs nouveaux de la communauté.

Cette région n'a pas connu d'expansion du service mais plutôt une diminution. Le plus bel exemple n'est pas l'enlèvement des voies mais peut-être la fermeture des gares, l'abandon des services télégraphiques, des services marchandises et d'autres services offerts à ces collectivités auparavant. Durant la période où j'ai vécu dans cette région, le précieux service ferroviaire reliant Ottawa, la capitale nationale, à la région du Saint-Laurent, a été supprimé. On a amélioré le service d'autobus pour remplacer l'autre, mais ce n'est pas une solution souhaitable car on nuit à la qualité de la vie. Le bureau du service-marchandises qui desservait autrefois la partie de l'Ontario qui longe le Saint-Laurent et que nous considérons comme une région de progrès industriel, a été fermé et les gens doivent se rendre dans les grands centres pour y trouver le service voulu. C'est bien dommage et je pense que les chemins de fer, surtout le Canadien National, ne se soucient pas tellement de desservir la région. Ils s'intéressaient davantage à leur bilan, je pense, et n'ont cherché ni à améliorer ni à amplifier les services d'une région en voie de progrès.

Dans l'est de l'Ontario, Air Canada n'assure pas le genre de service que l'on devrait trouver dans la capitale nationale. Il est difficile de réserver une place à bord d'un avion allant d'Ottawa à Toronto ou d'Ottawa à Montréal et je crois que c'est parce que la compagnie n'assure pas le service voulu compte tenu de la faible distance à parcourir et du nombre considérable de passagers. Le représentant de Wellington (M. Hales) a abordé le sujet hier à la Chambre dans la question qu'il a posée au ministre des Transports (M. Marchand). Le député s'est enquis de la possibilité d'établir, entre Ottawa et Toronto d'abord et peut-être ensuite entre Ottawa et Montréal, un service d'aérobis semblable à celui qui fonctionne si bien entre Calgary et Edmonton. Le ministre a répondu que cette question figurait à l'ordre du jour de la Commission des transports et qu'il espérait qu'on trouverait une solution.

● (2130)

Si l'on veut assurer un service adéquat dans un proche avenir, il y a longtemps que cet article aurait dû disparaître de l'ordre du jour car ce problème s'est aggravé rapidement au cours des années. Le gouvernement devrait avoir fini de l'examiner. La planification aurait dû être entreprise il y a bien longtemps. Cette sorte de planification a porté fruit dans d'autres régions du pays et certainement aux États-Unis.

Si l'on veut fournir un service convenable à ceux qui désirent visiter la capitale nationale ou la quitter pour affaires ou pour des raisons personnelles, je pense qu'il est indispensable de fournir un service continu et du matériel économique. Il est difficile de concevoir qu'en 1973 le ministre doive déclarer à la Chambre que la question du transport aérien entre la capitale nationale et le reste du pays figure encore à l'ordre du jour de la Commission des transports. Il semble que, non seulement on n'a pas résolu

[M. Baker.]

la question, mais qu'on ne l'a même pas encore abordée. Je pense que nous allons en supporter les conséquences surtout dans cette région. En fait tous les partis à la Chambre, tous les résidents de ce secteur ainsi que de bien d'autres régions du pays appuieraient la mise en œuvre d'un programme de ce genre, ne serait-ce qu'à l'essai.

J'aimerais également souligner brièvement l'importance des voies de chemins de fer pour l'expansion urbaine. Le gouvernement au pouvoir a présenté un semblant de plan—j'ignore s'il sera mis en œuvre—qui prévoit l'aménagement de nouvelles villes et de régions urbaines autour des villes existantes. Le programme s'applique à ma région et à beaucoup d'autres. C'est un projet important parce que quiconque vit maintenant dans une vaste région urbaine ressent les effets de la concentration d'un nombre toujours croissant de personnes sur une superficie de moins en moins grande. Nous voyons ce qui arrive presque partout où nous allons. Nous voyons des tours pousser comme des champignons dans nos régions urbaines.

Il y a une bonne raison pour une telle expansion dans la région de la capitale nationale: pendant tout le temps que j'ai passé dans cette région et de nombreuses années auparavant, il y a eu des pourparlers non concluants entre le gouvernement national, le gouvernement ontarien et le gouvernement québécois à propos d'un service de transport rapide. Si nous voulons que les nouvelles villes soient viables ou si nous voulons réussir à créer des centres de population autour des villes existantes, nous devons résoudre le problème du transport interurbain. Les chemins de fer du pays, et surtout les chemins de fer nationaux, auront un grand rôle à jouer dans cette expansion. Ils devront faire ce qu'il font déjà dans une certaine mesure à Toronto et dans sa banlieue.

C'est pourquoi nous devons accueillir avec certaines réserves les déclarations du ministre chargé des Affaires urbaines à propos de l'enlèvement des voies menant au centre des villes. Nous devons peut-être compter sur certaines de ces voies, si nous voulons transporter les gens qui, nous l'espérons, iront vivre dans les nouvelles villes et aux centres des régions métropolitaines. Une des difficultés majeures à laquelle se heurte le gouvernement actuel et que devra affronter le gouvernement qui lui succédera est l'aménagement d'un réseau de transport interurbain peu coûteux qui persuadera ceux qui veulent habiter le cœur des villes à en sortir et ceux qui veulent s'y installer à rester à l'extérieur. Si l'on veut qu'un tel système soit viable, il doit être rapide et efficace. C'est le service que nous devons offrir pour le transport des personnes de la périphérie au centre des villes.

De plus, il devrait dissuader les automobilistes de prendre leurs voitures et les encourager à utiliser les transports publics. Il faudra que ce système marche, qu'il puisse transporter en peu de temps des masses de gens sur des distances assez grandes et répondre aux exigences de leur journée de travail. Il est important pour nous de considérer cet aspect, ainsi que le rôle que les chemins de fer joueront dans la vie d'une collectivité qui se transforme. Notre collectivité se transforme. A mesure qu'elle le fait, il nous faut un matériel nouveau et des méthodes nouvelles pour transporter les gens.

Le gouvernement devrait, je pense, encourager les chemins de fer à pousser les recherches à un point que nous n'avons pas connu jusqu'ici dans notre pays. Dans ma région, on discute la question de savoir si on devrait construire une route à plusieurs voies et à accès limité. Elle irait d'Ottawa vers le sud, en passant par la région très peuplée du canton de Nepean, et rejoindrait la route