

### *Politiques des transports*

directement sous le contrôle du Dominion, qui assurait l'exploitation des chemins de fer intercoloniaux. La position excentrique de cette ligne, jointe au désir d'encourager le trafic avait amené le Dominion à appliquer des tarifs bien au-dessous d'un niveau de rentabilité normal.

Il est impossible de décrire en détail toutes les répercussions qu'a eues la politique fédérale sur la structure de notre tarif-marchandises. Une chose est certaine, en même temps qu'une diminution des tarifs, on a assisté à un rétrécissement de l'écart entre les régions. Ce facteur, ainsi que les concessions spéciales accordées à certains produits, a favorisé le commerce interrégional et le développement de nouvelles régions, en particulier dans l'Ouest. Tout cela a entraîné une certaine prospérité pour les provinces centrales, ce que l'on n'avait pas vu depuis les années 1850. La production fortement spécialisée et destinée à l'exportation, dans l'Ouest, et la dégradation de la position concurrentielle des petits fabricants des Maritimes ont fait de l'Ontario et du Québec le centre de l'industrie de fabrication du pays. Le transport du volume croissant de marchandises en provenance de la région des Prairies s'est fait par chemin de fer, les canaux et par les ports des provinces centrales. Les banques, les compagnies d'assurance, les compagnies hypothécaires et autres établissements financiers de ces villes anciennes ont rapidement étendu leurs activités à l'Ouest, alors en pleine expansion, où elles se sont installées et ont accaparé tout le marché.

Cette concentration commerciale et industrielle s'est accompagnée d'une urbanisation rapide et de la croissance des régions métropolitaines du centre du Canada. On a assisté en même temps à la naissance de grandes entreprises nationales dont le siège social se trouvait à Montréal et à Toronto. Le secteur de la fabrication, le monde des finances et les transports semblaient être dominés par une poignée de grosses sociétés dont les activités s'étendaient à tout le continent.

C'est au cours de cette période que s'est produite une centralisation extraordinaire, dans un pays aux régions si distinctes et variées. Il y a matière à réflexion si l'on compare la situation actuelle des transports et celle des débuts de notre pays. Encore une fois, on n'a jamais considéré les chemins de fer comme une entité économique. Le gouvernement les a toujours considérés comme des instruments de politique nationale destinés à construire et à unifier notre pays tout en assurant un service. C'est en fait ce que propose le rapport de la Commission Hall, et j'exhorte le gouvernement à nous donner au plus tôt l'assurance que le gouvernement acceptera les principales recommandations du rapport du juge Hall.

**M. David Orlikow (Winnipeg-Nord):** Monsieur l'Orateur, nous vivons à une époque où, à en croire les experts, le pays doit connaître une pénurie d'énergie d'ici cinq à dix ans. Nous serons donc appelés à importer du pétrole d'Amérique du Sud ou du Moyen-Orient, au cours international, quel qu'il soit, chose que nous ne pourrions guère nous permettre. Nous aurions dû commencer à agir en nous efforçant de diminuer notre consommation d'énergie.

Si nous ne réussissons pas à réduire notre consommation de pétrole, nous allons devoir importer de plus en plus de pétrole au fur et à mesure où nos propres réserves vont s'épuiser. Ce ne sont pas les mesures à prendre qui manquent, spécialement au niveau de la politique de transport, qui est d'un intérêt direct pour nos villes et nos régions rurales. Depuis que le

ministre détient ce portefeuille, le gouvernement n'a rien réalisé à ce sujet, ni rien entrepris. Cherchant à devenir majoritaire, le premier ministre (M. Trudeau) avait multiplié les promesses électorales au cours des élections de 1974. Celles qu'il a faites en matière de transports urbains auraient eu, si elles avaient été réalisées, des effets heureux pour nos villes. Elles auraient également entraîné d'importantes économies d'essence. Malheureusement, cette essence s'envole maintenant en fumée dans les villes, du fait que les citoyens vont travailler en voiture.

● (1610)

J'aimerais citer un article paru dans la *Gazette* de Montréal, numéro du 18 juin 1974, pour rendre compte du discours fait par le premier ministre à Toronto la veille. Voici cet article, signé de George Radwanski:

S'il est réélu, le gouvernement libéral payera 100 p. 100 du prix des véhicules de fabrication canadienne et 50 p. 100 des plates-formes et stations, déclare aujourd'hui le premier ministre Pierre Trudeau en annonçant le second volet de sa politique des transports urbains.

Ce programme, dont le coût s'établira à 275 millions pour les cinq prochaines années, a pour but de favoriser une croissance plus harmonieuse des villes, d'en faire un cadre pour les hommes plus que pour les machines et les bâtiments, a dit M. Trudeau à une foule d'environ 4,000 personnes rassemblées pendant la pause du midi sur la terrasse du centre Toronto-Dominion.

Lorsque les pouvoirs publics s'accorderont pour reconnaître qu'un réseau de transports express est d'un grand intérêt pour la population et n'est pas incompatible avec un urbanisme bien conçu, le gouvernement libéral, s'il est réélu participera aux frais de sa réalisation, a dit M. Trudeau.

On a estimé qu'il en coûterait de 250 à 290 millions de dollars au gouvernement fédéral. Cette promesse n'a pas été réalisée.

Selon le *Globe and Mail*, le ministre des Finances (M. Macdonald) aurait déclaré ce qui suit dans un interview donné à Toronto le 18 février 1977:

Le gouvernement fédéral ne peut, comme il s'y était engagé lors des élections de 1974, mettre sur pied un programme national de transport urbain au coût de 290 millions de dollars. Le programme a été annulé à cause des restrictions budgétaires.

Il a ajouté que le programme prévu en 1974 ne peut être réalisé dans le cadre de la présente législation.

Ces propos ont été tenus à l'occasion d'un dîner-causerie réunissant des ministres fédéraux ainsi que le président et les maires de la région métropolitaine de Toronto. L'article poursuit:

Quand on lui a demandé si le gouvernement fédéral pouvait aider l'administration du transport régional de Toronto à réaliser son projet d'étendre le système GO, M. Macdonald a dit que le ministre des Transports, M. Otto Lang, allait prendre une décision sous peu.

Cependant, quand on lui a demandé si l'administration allait bénéficier d'une subvention de 50 p. 100 pour son programme quadriennal d'expansion et d'amélioration qui doit coûter 150 millions de dollars, M. Macdonald a dit: «Une telle somme d'argent ne peut être débloquée... (pour le transport en commun) dans une seule région d'Ontario.»

D'ici cinq à dix ans, nous aurons à inciter les gens à utiliser beaucoup moins leur voiture personnelle. A moins que les villes canadiennes ne disposent d'un système de transport urbain moderne efficace et rapide, il ne faut pas s'attendre à ce que les Canadiens renoncent à utiliser leurs propres voitures pour se rendre à leur travail et à en revenir.

Pour illustrer ce que je viens de dire, je prendrai l'exemple de la ville d'Ottawa. Depuis 1974, le prix des billets d'autobus a augmenté à deux ou trois reprises. En 1974, le prix d'un aller simple était de 25c. Aujourd'hui, il est de 50c. on peut acheter cinq billets pour \$2, soit 40c. l'aller si l'on achète cinq billets à la fois. A Ottawa, le réseau de transport est déficitaire et il