

semble que par suite de la croissance de la population et du fléchissement du rapport entre le nombre de personnes et celui des voitures, il pourra se produire une nouvelle hausse de 60 p. 100 d'ici 1980, environ une voiture par 2,3 personnes, soit à peu près le chiffre prévu pour les États-Unis en 1970.

L'Ontario fournit un bon exemple de ce que cela signifie en fait de besoins pour le transport routier. Dans le Sud de l'Ontario, par exemple, il y a une vaste région urbaine qui s'étend presque sans interruption de Windsor à Oshawa. C'est sans doute la région industrielle la plus prolifique du Canada. Le camionnage, qui est le mode de transport le mieux adapté à l'acheminement des produits manufacturés au cœur des marchés et vers les nombreux centres de distribution, est, bien entendu, d'une importance énorme pour l'économie de cette région.

Cependant, de grands besoins se font sentir dans le domaine de la construction routière, même dans cette province relativement riche, et les fonds manquent pour les satisfaire. Un des plus urgents d'entre eux a trait à l'expansion d'un réseau de routes d'évitement autour des centres urbains, grands et petits. Chaque fois qu'un camion doit passer dans le centre d'une région urbaine, il doit ralentir. Cela entraîne des délais dans le processus de fabrication s'il s'agit de produits semi-ouvrés, et des retards dans la distribution au consommateur s'il s'agit de produits finis. Cela signifie également, en fin de compte, un prix plus élevé pour les marchandises à livrer, car les taux d'assurance pour les camions sont plus élevés lorsqu'ils circulent dans des régions urbaines.

Cette situation est encore plus grave dans une ville comme London en Ontario. Dans ma propre ville de Woodstock, on voit souvent de 50 à 60 camions par heure faire la procession le long de la rue principale, et je passe sous silence les ennuis que cela crée aux gens de la région.

Il est donc clair que pour permettre la plus grande efficacité et capacité de concurrence possibles à l'industrie canadienne, il faut lui assurer des réseaux routiers convenables. Il est évident que les ressources financières des provinces ne suffisent pas, aussi le gouvernement fédéral doit-il entrer en scène et remplir son rôle traditionnel en dotant le commerce canadien d'une route à bon rendement.

Je soulève une dernière question: la hausse effarante du coût de la vie. Aujourd'hui c'est le principal problème des Canadiens. Je note, à regret, qu'on mentionne à peine cette question très importante dans le discours du trône, qu'on lui consacre seulement deux petits alinéas. Cela ne peut en soi que susciter

de l'inquiétude dans le monde des affaires et du travail, au fait dans tous les milieux, que le gouvernement n'accorde pas plus d'importance au problème.

Au cours du débat, bien des orateurs ont insisté là-dessus, à tel point que le premier ministre (M. Trudeau) semble avoir été incité à agir et à parler dans certains discours, à l'extérieur de la Chambre, de la possibilité d'établir un contrôle des prix, et encore hier soir, de la possibilité d'imposer une forme d'impôt aux entreprises et syndicats ouvriers pour les forcer à se plier à la volonté du gouvernement.

Nous sommes bien heureux que le premier ministre se soit enfin décidé à se préoccuper d'une aussi importante question, heureux également qu'il en comprenne l'importance. Nous ignorons si les méthodes auxquelles il songe, régie des prix et impôts, sont réalisables. Elles ne le sont probablement pas—je dis bien probablement—de l'avis de bon nombre d'entre nous, à cause de problèmes constitutionnels. Nous nous demandons souvent si le premier ministre est vraiment sérieux lorsqu'il parle de régie des prix et d'impôts pour faire respecter la volonté du gouvernement ou si ce n'est pas encore là une de ses méthodes pour favoriser ce fameux dialogue. Mais attendons pour voir à quoi il songe vraiment.

La grave inflation dont nous souffrons actuellement s'est déclenchée à la suite du célèbre règlement intervenu sous les auspices du ministre du Travail de l'époque, qui accordait une augmentation de salaire de 35 p. 100 aux ouvriers travaillant à la Voie maritime du Saint-Laurent. Des augmentations correspondantes ou du même ordre ont suivi naturellement, dans le cas des débardeurs dans le port de Montréal et des travailleurs de l'Expo. Depuis lors, la situation a constamment empiré, à tel point que les grands syndicats de travail blâment les grandes entreprises et que les grandes entreprises blâment à leur tour les grands syndicats de la montée en flèche des prix.

Vraiment, monsieur l'Orateur, de l'avis de la plupart des gens, la crise de confiance qui sépare la population d'une part et les grands syndicats et les grandes entreprises, d'autre part, n'a plus l'aspect d'un fossé, mais celui d'un précipice ou d'un gouffre. Par le truchement de la presse et d'autres moyens de diffusion, comme la télévision, les grandes entreprises et les grands syndicats ont tenté de rejeter l'un sur l'autre la responsabilité de la situation. Les Canadiens voient ce genre de chose d'un œil de plus en plus méfiant.

Je le répète, monsieur l'Orateur, la hausse du coût de la vie a atteint un niveau critique.