

commun mis en place dans nos villes canadiennes au coût de 5 milliards de dollars rentrerait dans ses frais, même si nous ne vendions rien à l'étranger. Un système de transport rapide est à recommander pour le Canada, à cause des possibilités d'expansion industrielle que représenterait l'exportation de notre technologie, de nos connaissances et de toutes sortes d'emplois pour des années à venir.

Troisièmement, il convient de songer aux transports dans nos villes à cause des répercussions qu'ils auraient sur le prix des maisons. D'autres députés ont déjà signalé qu'on peut accepter un emploi seulement quand on peut s'y rendre de chez soi. Si le prix de l'essence monte un jour à \$2 ou \$3, et compte tenu du coût élevé des maisons, il deviendra presque impossible aux Canadiens d'avoir une maison à la périphérie d'une ville et de se rendre à leur travail en automobile. Et même s'ils peuvent acheter une maison, ils ne pourront plus se permettre d'aller travailler en voiture. Un réseau de transport rapide en commun résoudrait ce problème.

Quatrièmement, si 90 p. 100 des Canadiens doivent vivre dans nos villes, nous devons penser à la qualité de la vie dans 10, 15 ou 20 ans d'ici. La qualité de la vie dépend dans une large mesure de la mobilité qu'on a à l'intérieur des villes. Peut-on se rendre au stade, aux écoles, au centre ville pour faire ses courses, à son travail, aux lieux de loisir, au zoo, aux musées ou chez ses amis à l'autre bout de la ville? Si on est immobilisé, la qualité de la vie s'en ressent nettement. Elle risquera de se détériorer si nous ne mettons pas sur pied un système de transports en commun moderne.

Il est dommage que le système actuel de transports urbains ait forcé toutes les villes canadiennes à s'endetter. Non seulement elles ont une dette d'établissement, mais elles sont incapables de payer les intérêts de cette dette. Tous les réseaux de transports urbains que je connais au Canada sont déficitaires.

Prenons l'exemple de ma ville, Winnipeg. Tous les ans, cette ville dépense 1 million de dollars simplement pour acheter de nouveaux autobus. Tous les ans, elle accuse un déficit d'exploitation de 19 millions. Les gens utilisent de moins en moins les transports en commun parce qu'ils sont lents et mal organisés. En 1962, 44 p. 100 des gens les utilisaient à Winnipeg. En 1971, les derniers chiffres que nous avons...

L'Orateur suppléant (M. Turner): A l'ordre, s'il vous plaît. J'ai le regret de devoir interrompre le député, mais son temps de parole est écoulé. Il pourra continuer avec le consentement unanime de la Chambre. Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

● (1710)

[Français]

M. Armand Caouette (Villeneuve): Monsieur le président, pour la seconde fois en autant de jours nous discutons d'une motion portant sur la politique du transport du gouvernement. Dans les deux cas, monsieur le président, c'est un député du parti progressiste conservateur qui a proposé la motion, et je ne sais pas si c'est parce que les progressistes conservateurs ont senti que le ministre des Transports (M. Lang) traverse présentement une période difficile que, un peu comme des vautours, ils désirent se l'arracher pour eux-mêmes, surtout pendant qu'il a tant de difficultés, ce qui ne serait pas le comportement d'un *gentleman*, ou si c'est vraiment parce

Politiques des transports

qu'ils ont découvert, probablement lors d'une vision, que le domaine des transports connaît présentement des difficultés, qu'ils ont décidé de proposer deux motions de suite pour compenser eux-mêmes leur négligence dans le passé face à cette question.

Quoi qu'il en soit, monsieur le président, il est inacceptable que la politique des transports du gouvernement actuel soit inadéquate et ne réponde pas aux besoins et aux nécessités de notre immense pays. Le gouvernement ne peut nier cette réalité, car il a reconnu ce fait lorsqu'il a présenté le bill C-33 qui s'intitulait, et je cite:

Loi ayant pour objet de définir l'orientation de la politique canadienne des transports et autorisant en conséquence la redistribution des pouvoirs et fonctions relatifs aux transports et modifiant à ces fins la Loi nationale sur les transports, la Loi sur le ministère des Transports ainsi que les taux de transport de marchandises et autres dispositions prévus par la Loi sur les chemins de fer et la Loi sur les transports.

Et aujourd'hui, la motion à l'étude se lit comme suit, et je cite:

Que, de l'avis de la Chambre, les politiques des transports du gouvernement n'ont pas répondu aux besoins des secteurs urbains et ruraux du Canada.

Monsieur le président, étant député de la circonscription de Villeneuve, circonscription du Nord-Ouest québécois, c'est-à-dire une circonscription éloignée des grandes centres, je peux certainement parler de l'importance extrême que revêt une politique cohérente des transports, qui tient compte des besoins particuliers des régions éloignées. J'aimerais traiter un peu de l'importance que revêt une politique des transports cohérente pour les régions éloignées comme la circonscription que j'ai l'honneur de représenter. Monsieur le président, en effet, pour des villes comme Val-d'Or, Chibougamau, Senneterre et Malartic, un système efficace de transport est une condition essentielle de leur développement, et même de la survie de tous les citoyens qui l'habitent. Il est absolument nécessaire que les moyens de transport entre le Nord-Ouest québécois et les grands centres soient améliorés si l'on veut que cette même région du Nord-Ouest continue son développement, et si l'on veut aussi que la région que je représente continue de s'industrialiser.

L'année dernière, monsieur le président, j'ai eu l'occasion d'être le porte-parole de mes concitoyens à plusieurs reprises au sujet des problèmes posés par le retard qui se produisait lors du transport des marchandises entre Montréal, Val-d'Or et Senneterre. Je recevais à ce moment-là des dizaines de lettres de marchands, d'industriels, de commerçants, de chambre de commerce et surtout de conseils municipaux. Tous trouvaient inacceptables, et avec raison, les délais de plusieurs semaines qui pouvaient se produire entre le moment où un objet était placé entre les mains de la société de chemin de fer et celui où il arrivait à destination. Il est clair que la vie économique du Nord-Ouest québécois souffrait cruellement de cette situation.

Je trouve regrettable le fait que le bill C-33 ne traite aucunement du problème important que représentent les délais parfois beaucoup trop longs entre le moment où un article est remis à la société de chemin de fer et celui de son arrivée à destination. La loi proposée par le gouvernement se préoccupe beaucoup des problèmes que peuvent poser les taux exigés par les sociétés de chemin de fer. Il est certain que les coûts du transport des marchandises par chemin de fer méritent notre attention, et je comprends très bien que la Commission canadienne des transports doive veiller à ce que les expéditeurs de marchandises bénéficient de prix raisonnables.