

chemins de fer a pris une place prépondérante. A la conférence de Québec, où l'on a discuté les structures de la Confédération, on a adopté deux résolutions sur ce point:

i) Le Gouvernement général devra faire compléter, sans délai, le Chemin de fer Intercolonial, de la Rivière-du-Loup à Truro, dans la Nouvelle-Écosse, en le faisant passer par le Nouveau-Brunswick.

ii) La Convention considère les communications avec les Territoires du Nord-Ouest et les améliorations nécessaires au développement du commerce du Grand-Ouest avec la mer comme étant de la plus haute importance pour les provinces confédérées, et comme devant mériter l'attention du Gouvernement fédéral, aussitôt que le permettra l'état des finances.

● (12.40 p.m.)

Comme l'a écrit le grand historien des transports au Canada, George Glazebrook:

Le mouvement vers une entité territoriale britannique en Amérique du Nord, considérée d'un point de vue politique, a coïncidé avec l'époque où l'on a reconnu, d'un point de vue économique, la fin des entreprises continentales (la construction des liens ferroviaires nord-sud) ... Ce fut ... l'association de ces deux catégories de mobiles qui ont donné assez de force au mouvement de l'union pour achever cette tâche.

Après la confédération des quatre premières provinces, la construction des chemins de fer en direction de l'Ouest formait une partie importante des accords conduisant à l'union des territoires situés entre l'Ontario et la côte du Pacifique. Les chemins de fer ne sont pas le seul type de transport dont le développement a bénéficié de l'aide fédérale. On a également encouragé l'aménagement des voies d'eau. La construction des canaux, l'élargissement et le creusement des lits des cours d'eau a fait partie des travaux du gouvernement fédéral dans cette région.

Au cours du développement du Canada, le transport aérien a reçu une aide fédérale. Le gouvernement a construit des terrains d'aviation, des aérodromes et des centres destinés à fournir des prévisions météorologiques détaillées. Dans ce domaine, le principal bénéficiaire a été Air Canada. Le transport routier a également reçu l'aide du gouvernement fédéral. Même avant le début du siècle—le point est important, monsieur l'Orateur—le gouvernement fédéral a construit des routes dans les zones de colonisation. Par exemple, entre Port Arthur et Fort Garry. D'après Glazebrook:

Après qu'on eût découvert de l'or en 1896, le gouvernement du Dominion a entrepris un programme de construction dans le Territoire du Yukon et, en 1913, il y avait près de 500 milles de bonnes routes carrossables qui rayonnaient à partir de Dawson et de Whitehorse.

Étant donné la popularisation du trafic automobile avant la première guerre mondiale, le gouvernement fédéral a adopté en

[M. Nesbitt.]

1919 la loi des grandes routes du Canada qui permettait de consacrer jusqu'à 20 millions de dollars à la construction et à l'amélioration des grandes routes.

Entre 1949 et 1968, le gouvernement fédéral a affecté des milliers de dollars de fonds fédéraux à ces fins aux termes du programme de la route transcanadienne. Combiné au programme d'accès aux ressources présenté par le gouvernement conservateur mais abandonné hélas! par le gouvernement libéral suivant, ces efforts représentaient une initiative judicieuse et clairvoyante pour améliorer l'infrastructure routière de notre pays.

Le gouvernement a ainsi reconnu clairement qu'il lui incombait de fournir des parcours efficaces de transport dans tout le Canada. Mais il a relâché ses efforts. Comme le signalait le Conseil économique du Canada à la page 47 de son sixième exposé annuel paru cette année, les dépenses gouvernementales se sont accrues plus lentement dans le secteur du transport que dans d'autres grands secteurs publics, notamment ceux de la santé et de l'enseignement.

L'écart s'est fait sentir particulièrement dans le domaine des transports routiers. Dans le même exposé, le Conseil économique notait que le «mouvement des marchandises et des voyageurs entre les villes a augmenté plus rapidement que la production nationale, et une proportion grandissante du total a été transportée par automobiles, avions et pipelines».

De ces trois modes de transport, le transport par automobiles, y compris le transport par camions, est évidemment celui qui s'adapte le mieux au transport des denrées et on peut s'attendre qu'il augmente plus que les autres sa tranche du trafic-marchandises. Les pipe-lines doivent s'en tenir au transport de liquides ou de solides que l'on peut faire flotter sur un liquide. Comme les transports aériens sont très coûteux, on peut s'attendre à ce qu'on réserve en général cette forme de transport pour les denrées extrêmement légères, qui coûtent si cher que le transport constitue une fraction minime du coût définitif, et à celles qui doivent être acheminées très rapidement, comme le courrier ou les denrées périssables.

Dans son exposé pour l'année 1967, le Conseil économique du Canada notait que la circulation automobile avait tendance à augmenter. On lira, page 215, ce qu'il déclarait à ce sujet:

Entre 1945 et 1965, le taux de croissance annuelle du nombre des véhicules à moteur au Canada a été de 7.9 p. 100 ou de plus du double de celui de la population. Si on fait la part de la faible proportion des propriétaires de voitures en 1945 et de l'explosion de la demande après la levée des restrictions du temps de guerre, il