

L'objectif du bill est d'assurer que dans le domaine des transports, qui touche un nombre de plus en plus important de citoyens, dans une société qui d'aggraver devient urbaine, il y aura pour la première fois un élément coordinateur bien nécessaire, qui jusqu'ici n'existait pas. Je sais que le député d'Ottawa-Est approuvera ces sentiments.

**M. Charles Turner (secrétaire parlementaire du ministre du Travail):** Monsieur l'Orateur, je suis heureux d'avoir l'occasion de parler à la Chambre du transport. Veuillez me pardonner si je ne me borne pas à parler du mandat de ladite Administration nationale du transport que le député de York-Simcoe (M. Stevens) voudrait faire étudier à la Chambre.

En lisant la première fois la mesure proposée, j'ai été consterné de constater que nous étions priés de créer une autre agence du gouvernement. Après l'avoir examinée davantage, ma consternation s'est transformée en inquiétude, lorsque je me suis rendu compte des répercussions de cette mesure. Le bill C-26 ne convient pas à l'orientation de l'urbanisation qui se dessine au Canada. Chose plus importante encore, il renferme certains éléments de litige constitutionnel. Le député propose que nous circonvenions la compétence provinciale existante ou que nous nous y heurtions en établissant une administration régionale et fédérale dotée de pouvoirs locaux. Est-il sérieux? Ou comme le député de Calgary-Nord (M. Woolliams) parle-t-il de relations directes avec les villes, ce qui est clairement du ressort provincial, en vue d'en tirer un avantage politique?

L'étude de questions ne consiste pas seulement à introduire de nouveaux concepts sans examiner tous les éléments en cause. On ne règle pas un problème aussi complexe que le transport urbain en créant simplement un autre organisme ou une autre administration. La rationalisation des lois existantes, des règlements et des juridictions qui régissent le transport au pays est beaucoup plus complexe que cela. Créer un autre tribunal n'accomplira rien pour l'élaboration de politiques viables en matière de transports urbains...

**M. Stevens:** J'invoque le Règlement, monsieur l'Orateur.

**M. l'Orateur:** A l'ordre. Je regrette d'interrompre le député mais le député de York-Simcoe (M. Stevens) demande la parole pour invoquer le Règlement.

**M. Stevens:** Monsieur l'Orateur, le député ne comprend pas le bill, je crois, lorsqu'il laisse entendre qu'un problème juridictionnel se pose. Le bill ne vise bien que les transports ferroviaires aériens et maritimes qui relèvent tous du fédéral. Il propose tout simplement qu'en fonction des centres urbains les moyens de transport relèvent de régions distinctes.

**M. Turner (London-Est):** Monsieur l'Orateur, je remercie le député de ces détails, mais je parle en connaissance de cause. Je m'intéresse aux transports depuis 33 ans, j'en sais donc quelque chose. En fait, ce bill aurait l'effet contraire et ce ne serait pas de sitôt que les députés pourraient parler intelligemment d'une question aussi primordiale sur le plan national, provincial et régional. Le transport urbain est d'intérêt primordial dans tout le pays. C'est ce que le gouvernement cherche à faire comprendre

### *Transports urbains*

lorsqu'il présente des mesures législatives, comme celles sur le déplacement des installations ferroviaires, qu'il soumettra bientôt à la Chambre. Le gouvernement n'a pas été inactif en matière de transports, notamment de transports urbains.

Je devrais peut-être rappeler aux députés que des organismes de l'État s'occupent actuellement de la situation du transport, actuelle ou à venir. Il y a l'organisme régulateur, la Commission canadienne des Transports, qui joue un rôle direct, précisément celui que le député voudrait confier à une nouvelle loi, c'est-à-dire l'amélioration du transport ferroviaire, aérien et maritime. Il y a le ministre des Transports qui, avec des dépenses de 409.2 millions de dollars l'an dernier, a fait exactement ce que ferait le bill C-26, soit promouvoir et améliorer le transport ferroviaire, aérien et maritime de voyageurs vers les centres urbains du Canada, mais assure aussi le transport des marchandises à travers le pays et d'une ville à l'autre.

Le ministère des Transports s'est également tourné vers d'autres domaines. En 1971-1972, il a mis en œuvre une grande politique routière nationale, comportant la participation de tous les gouvernements provinciaux. Un conseil consultatif fédéral-provincial relatif aux règlements sur le transport motorisé a été créé. On a entrepris la mise au point de modes de transport pour le nord-ouest du pays. Grâce à une plus étroite participation avec d'autres organismes publics et privés, on met au point des réseaux de transport nouveaux et plus modernes. Toutes ces initiatives ont d'une façon ou d'une autre des répercussions sur les transports urbains.

Je ne fais qu'effleurer le sujet en donnant ces exemples. Ce qu'il faut signaler ici, c'est que le gouvernement se rend parfaitement compte de la nécessité d'améliorer les transports urbains. Mais ce qui importe davantage, c'est de savoir que la planification de nouvelles méthodes, dans les transports comme dans tout autre domaine, exige une orchestration coordonnée de tous les éléments en jeu, et non pas simplement la création d'un nouvel organisme administratif.

**M. l'Orateur:** A l'ordre, je vous prie. Je m'excuse auprès du député de devoir l'interrompre, mais il est 6 heures. Avant de déclarer qu'il est 6 heures, je crois que le secrétaire parlementaire du président du Conseil privé (M. Reid) veut invoquer le Règlement.

**M. Reid:** Monsieur l'Orateur, les leaders de la Chambre ont eu des entretiens au sujet du débat spécial sur les pénitenciers qu'a préconisé le député de Burnaby-Richmond-Delta (M. Reynolds). Je crois que l'on convient de débattre une résolution importante qui se lirait comme il suit:

Que le comité permanent de la justice et des questions juridiques soit autorisé à faire enquête sur l'administration du système pénitentiaire, y compris la sécurité, la libération conditionnelle et les congés temporaires, et qu'il fasse rapport de ses recommandations dans un délai raisonnable après une enquête approfondie.

Je crois qu'il est convenu en outre de limiter les discours à 15 minutes et, à la fin du débat, d'adopter d'office la motion qui n'est pas modifiable. A mon avis, la Chambre accepterait volontiers cette motion.

**M. l'Orateur:** En est-il convenu et ainsi ordonné?

**Des voix:** D'accord.