

rieur d'une région métropolitaine, et s'ils pouvaient voyager sans trop de difficultés, ils hésiteraient à emménager dans les grandes villes. Peut-être un changement dans notre conception du transport sur terre freinerait-il le mouvement vers des cités de plus en plus vastes, avec tous les problèmes auxquels il donne lieu.

• (1630)

Le député a parlé de la France et de son magnifique réseau de transport. Il n'y a pas de raison pour que nos compagnies ferroviaires ne puissent fournir un bon service de transport à nos régions métropolitaines pour alléger la circulation automobile, l'insoluble problème. Le député du NPD doit comprendre que si les gens se servent de leur voiture c'est parce qu'ils sont prêts à payer les quelques pieds carrés supplémentaires et le confort qu'elle leur procure. Or, si nous voulons remplacer un système par un autre, il faut s'assurer qu'il offrira le même confort. Il ne suffit pas de dire que pendant les heures de pointe les gens devront se cramponner à une courroie parce que les trains sont bondés; c'est justement pourquoi les gens préfèrent prendre leur voiture. Toutefois, si vous offrez aux gens un compartiment, ils seront disposés à en payer le coût.

M. Benjamin: Vous préférez congestionner les routes n'est-ce pas?

M. Otto: Le député d'en face qui a fait cette observation affirmait que ce serait injuste, que les gens veulent se sentir égaux, autrement dit qu'ils ne craignent pas l'affluence. Nous devons découvrir pourquoi les gens voyagent en automobile. Forts de ces données, nous pourrions mettre en place un nouveau réseau ferroviaire, que ce soit du type monorail ou autre. Nous permettrions aux compagnies d'augmenter leurs tarifs mais elles seraient tenues de fournir un service que les usagers utiliseraient. Les chemins de fer ont en effet mis en service un turbotrain qui faisait le trajet entre Montréal et Toronto; ayant perdu un peu d'argent et ayant éprouvé quelques difficultés, ils ont tout simplement supprimé le service. Le ministère des Transports possède les installations et les fonds nécessaires à la recherche. Nous devrions faire bien comprendre aux compagnies ferroviaires que nous leur fournirons les fonds nécessaires pour qu'elles mettent sur pied un réseau plus efficace.

Pour conclure, puisque mon temps de parole est presque écoulé, je m'empresse d'ajouter que si la motion avait été formulée dans ce sens, c'est-à-dire que les Canadiens devraient envisager de confier un nouveau rôle aux chemins de fer, elle m'aurait alors paru acceptable. Mais il ne faut pas reprocher au gouvernement de partager la même vision que tous les Canadiens, y compris le député.

M. J. H. Horner (Crowfoot): Monsieur l'Orateur, en prenant la parole pour discuter de cette motion, puis-je me reporter brièvement à la première partie qui se lit comme il suit:

La Chambre exprime le regret que le gouvernement ait négligé d'élaborer la politique nationale des transports, en application de l'article 3...

L'article 3 de la loi prévoit:

Il est par les présentes déclaré qu'un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles...

soit établi. La loi a été adoptée en 1967, mais le gouvernement s'est peu efforcé de fournir la direction nécessaire à la mise en service d'un système adéquat de transport dans

[M. Otto.]

toutes les parties du Canada utilisant au mieux tous les moyens de transport. C'est ce que je tenterai de prouver au cours des quinze minutes qui sont à ma disposition, ce qui est fort court.

M. Otto: La loi dit aussi un système «économique» de transport.

M. Horner: Un système économique efficace et adéquat de transport pour les Canadiens. Le pays compte 22 millions d'habitants, disséminés sur une distance de 4,500 milles, d'où la nécessité de les doter d'un réseau de transport suffisant. Un système économique et efficace pourrait signifier une ligne de chemin de fer entre Montréal et Toronto. Ce serait un service économique et efficace mais conviendrait-il à un pays aussi vaste que le nôtre? Non, et c'est ce que je voulais signaler.

Qu'a-t-on fait pour aménager le port de Churchill? Pas grand-chose sûrement, et pourtant on pourrait y expédier beaucoup de grain. On pourrait expédier par ce port une grande quantité de céréales provenant des Prairies centrales, pourrait-on dire, réalisant une économie d'environ 11c. le boisseau pour les agriculteurs de cette région. Le prix du blé payé aux agriculteurs de l'Ouest cette année est le plus bas qu'on ait enregistré depuis 10 ans. En 1969, on a expédié 656,000 tonnes de blé du port de Churchill; en 1970, 738,000 et en 1971, le total était descendu à 617,000 tonnes en chiffres ronds. Le gouvernement a-t-il favorisé l'importation de produits par ce port? Guère. Y a-t-il établi de plus grands entrepôts pour la manutention d'autres produits arrivant dans ce port, à destination de ce qu'on pourrait appeler les Prairies centrales? Mais non.

M. Otto: Et Vancouver?

M. Horner: Je parlerai de Vancouver dans un instant. Le gouvernement a-t-il instauré une plus longue période d'assurance pour les céréales en partance du détroit de Hudson ou passant par ce détroit? Non. Le gouvernement a bien encouragé quelques assureurs internationaux à examiner le port, mais sans résultat. Il n'a pas vraiment assumé la direction du développement de ce port.

On nous a parlé tant et plus des modes de transport et cependant on n'a même pas su donner suite à l'article 3 de la loi. Il est question dans cet article du camionnage et de savoir si cette industrie peut concurrencer avantageusement les chemins de fer dans les provinces des Prairies. En vertu de l'article 3 de la loi, la réglementation de tous les moyens de transport ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport. Nous le savons tous, aux termes de la loi sur le transport par véhicule à moteur, que la Chambre a adoptée en 1954, toutes sortes de restrictions sont imposées dans les provinces aux entreprises de camionnage, ce qui les empêche de faire concurrence aux chemins de fer. Des chiffres intéressants sont parus récemment au sujet de l'aide accordée dans la province de Québec à l'industrie du camionnage pour le transport des grains de provende.

J'ai ici le rapport annuel de l'Office canadien des provendes, où le tableau 15 indique clairement qu'en 1967 le tarif ferroviaire pour le transport des grains de provende entre Thunder Bay et Chicoutimi était de 92c. les cent livres. Comme les entreprises de camionnage ont reçu de l'aide pour le transport des grains de provende, le taux a progressivement diminué pour s'établir en 1971 à 50c. les cent livres. En 1967, le tarif entre Thunder Bay et Ottawa était de 73c. les cent livres, mais il a aussi progressivement