

Les témoins ne s'entendaient pas sur cette question, certains appuyant la recommandation de la Commission, alors que d'autres étaient convaincus de la nécessité de conserver cette disposition. À leur avis, le rôle important du transport dans le développement régional n'est pas qu'un simple reliquat de l'histoire, mais bien un impératif toujours d'actualité. De fait, le maintien d'une politique des transports comportant une dimension relative au développement régional pourrait constituer un instrument de développement régional beaucoup plus efficace que des programmes conçus expressément à cet effet. Ce point de vue a été bien défendu par des témoins du Canada atlantique. Ceux-ci ont fait remarquer que la mention du développement économique régional n'impose pas au gouvernement fédéral, comme semble le laisser entendre la recommandation de la Commission, l'obligation de consacrer des fonds à des infrastructures ou à des services inutiles ou inefficaces dans le seul but de stimuler temporairement l'économie régionale. On a reconnu qu'une infrastructure et des services de transport adéquats n'assurent pas en eux-mêmes le développement économique régional. Toutefois, leur absence retarderait certainement le développement d'une région. Cela est tout particulièrement vrai dans le Canada atlantique où les fabricants et les producteurs doivent écouler leurs produits sur des marchés éloignés, afin de maintenir leur production à des niveaux leur permettant de conserver des opérations concurrentielles. Des moyens de transport fiables et efficaces sont essentiels au bien-être de la région Atlantique.

Le dilemme, pour le Comité, est d'ignorer l'incidence de cette disposition et, en fait, de l'article déclaratoire sur la politique et la réglementation des transports. Il ne peut donc se prononcer sur les effets de son maintien ou de sa suppression. Ce qui est clair, c'est que le Comité s'est attaqué à cette question pendant son examen de la LTN 1987. Il a reçu des régions des témoignages de personnes convaincues que le transport est un instrument clé du développement économique régional et qu'il est essentiel de le reconnaître dans la LTN 1987. Il a entendu d'autres témoignages convaincants, en particulier de témoins provenant du Canada atlantique. En fin de compte, si cette disposition continue de rassurer certains intérêts régionaux et éloignés, nous pensons qu'il convient alors de la laisser dans la loi. Par conséquent, le Comité recommande :

- 22. Que le ministre des Transports rejette la recommandation de la Commission relative au retrait, dans l'article 3 de la LTN 1987, de la mention portant sur le développement économique régional.**

#### ***D. Considérations environnementales***

La Commission a recommandé que les questions environnementales ne soient pas traitées expressément dans la LTN 1987, mais qu'elles continuent plutôt d'être abordées dans les lois d'application générale qui ont pour objet la protection de l'environnement. La Commission a reconnu que certains se sont inquiétés du fait que la LTN 1987 ne s'intéresse pas à l'environnement, et ils ont proposé qu'il en soit question dans la loi. Toutefois, la Commission n'était pas d'avis que la LTN 1987 devait être modifiée en vue d'accroître la protection de l'environnement, parce qu'elle a jugé que les mesures législatives conçues à cet effet le faisaient adéquatement.

Les témoins différaient également d'opinion sur cette question. Parmi ceux qui s'y sont intéressés tout particulièrement, plusieurs ont estimé qu'il était justifié d'inclure des considérations d'ordre environnemental dans la LTN 1987. Après tout, il est reconnu que le secteur du transport contribue grandement à la dégradation de l'environnement et à la pollution de l'air. Laisser entendre que les questions environnementales ne devraient pas être expressément traitées dans la loi