

En 1921, moins de la moitié des Canadiens vivaient dans les villes. En 1966, la proportion était de 73 p. 100. En 1981, on s'attend à ce qu'elle atteigne 85 p. 100 et en l'an 2000, 94 p. 100. Autrement dit, on prévoit que 9 Canadiens sur 10 vivront dans des villes ou des cités en l'an 2000. En 1966, les neuf plus grandes villes du Canada comptaient 40 p. 100 de la population. On se rend donc compte de l'augmentation qui aura lieu au cours des 25 prochaines années. En fait, au cours des 30 prochaines années, on s'attend à ce que plus de 50 p. 100 de la population du Canada, c'est-à-dire environ 61 millions d'habitants, résident dans 21 centres s'échelonnant le long des basses terres du Saint-Laurent, de Windsor à Québec. Quels sont les plans du gouvernement pour régler cette situation? Si l'usage de l'automobile se perpétue, comment le gouvernement fédéral parera-t-il aux conséquences? Si nos villes continuent leur expansion au rythme et de la façon que ces statistiques le prédisent, quels sont les projets du gouvernement fédéral en ce qui concerne le transport? Car pour l'instant le gouvernement fédéral ne semble par avoir considéré ces faits, tous très très pertinents.

M. S. A. Caria, ancien président de l'American Transit Association, déclare que le transport en commun est l'unique solution au chaos extrême qui règne dans nos régions métropolitaines. Pour lever le siège de l'invasion de l'automobile, dit-il, le transport en commun doit devenir si efficace, si attrayant et si rapide que les automobilistes abandonneront volontiers leurs voitures pour ce transport.

Pour M. H. J. Holland, professeur au Massachusetts Institute of Technology, chaque mille franchi par l'automobile coûte à la société \$1 par suite de l'augmentation de la pollution, des risques pour la santé, des mesures de sécurité de la circulation et du changement dans la valeur des propriétés et l'utilisation des terrains. Pourtant bien des villes canadiennes s'en tiennent aux mêmes programmes et perpétuent les erreurs du passé en multipliant les autoroutes afin d'augmenter le nombre des automobiles. Mais pouvons-nous les blâmer? Ou devrions-nous blâmer le gouvernement fédéral qui ne leur a pas donné l'exemple et qui semble se désintéresser du problème?

D'autres pays prennent l'initiative en ce qui concerne les réseaux de transport. Un article du *Star* de Montréal signalait le 4 janvier dernier que les Japonais construisent un nouveau réseau de transport ferroviaire ultra-rapide et qu'ils ont autorisé un réseau correspondant d'autoroutes afin de combattre la pollution de l'air par les automobiles à Tokyo. Des milliers de milles de nouvelles voies ferrées et de routes traverseront le pays au cours des prochaines années et l'on s'attend qu'une nouvelle taxe sur les automobiles assurera des fonds considérables s'élevant, selon les prévisions, à 425 millions de dollars par année. Le reste proviendra d'obligations et d'emprunts. Le gouvernement, selon cet article, veut par cette politique assurer une vie d'aisance à tous ses citoyens, en prévoyant aussi à l'échelon national un nouveau réseau de transports intégrés.

Je comprends que nos problèmes ne sont pas tout à fait ceux du Japon. Celui-ci n'a certes pas à surmonter la difficulté que posent nos vastes distances. Mais je reste d'avis que le gouvernement a beaucoup plus de planification à faire avant d'en arriver à établir des réseaux de transport des masses au pays. Je crois qu'on a admis

depuis longtemps que les trains de passagers constituent le meilleur moyen de transporter un grand nombre de gens entre des endroits éloignés. Plutôt que d'avoir à faire face à cette situation, j'espère que le ministre des Transports (M. Jamieson) pourra nous faire part de ses projets relatifs à une politique de transport permettant aux trains de rouler de nouveau et aux passagers de voyager économiquement sans trop contribuer à la pollution.

• (1520)

Nous n'avons pas à aller au Japon pour étudier les systèmes de transports puisqu'il existe de nombreux projets en Angleterre, en France et dans quelques pays du Nord; ces derniers devraient retenir immédiatement l'attention du gouvernement fédéral si l'on veut que la politique canadienne des transports soit adaptée à l'avenir. Je ne voudrais pas accuser le gouvernement de ne pas avoir étudié ces projets; je sais qu'il l'a fait. Le ministre m'a déjà parlé des enquêtes qui ont été faites, mais je crois qu'il est temps d'agir un peu plus rapidement et de mettre au point une politique détaillée et cohérente qui résoudra les problèmes du transport en commun dans ce pays.

La politique actuelle ne suffit pas. Elle manque de coordination, est en grande partie ad hoc, partielle et ne correspond pas au monde actuel et à ses problèmes. Souvent on semble décider de construire un aéroport—et je ne m'engagerai pas dans cette discussion—non du point de vue du service au public ou de la valeur économique, mais en se servant d'un expédient politique comme principal critère. Le gouvernement fédéral devrait commencer immédiatement à collaborer avec les provinces, les municipalités, les entreprises, la main-d'œuvre et le public canadien pour élaborer une politique nationale du transport tenant compte de la pollution, du contrôle du milieu, de la croissance de la population et de l'expansion. A moins que le gouvernement fédéral ne soit prêt à s'intéresser au problème maintenant, le présent et l'avenir du Canada risquent d'être sérieusement compromis.

J'aimerais dire aussi que je suis de l'avis de mon collègue, le député d'Annapolis Valley (M. Nowlan), à propos des questions qu'il a posées plus tôt. Dans les provinces atlantiques, on nous promet une politique nationale depuis des années et j'espère que le ministre fera quelque commentaire à ce sujet dans sa réponse. J'espère qu'il nous parlera des mesures prises à l'échelle nationale afin de coordonner les services et de mettre fin à la détérioration des services qu'Air Canada offre aux Canadiens. Il nous indiquera peut-être ce que nous pouvons prévoir en fait de diminution du tarif-marchandises qui ne cesse d'augmenter et j'espère que dans sa déclaration il nous assurera que son ministère est prêt à agir pour que les principes envisagés par M. Pickersgill finissent par se concrétiser.

**L'hon. Donald C. Jamieson (ministre des Transports):** Monsieur l'Orateur, j'aimerais remercier le député de Moncton (M. Thomas) d'avoir soulevé un certain nombre de questions auxquelles je vais m'efforcer de répondre de mon mieux, dans le bref délai qui m'est accordé. Je suis certain que les autres députés et lui-même reconnaîtront que c'est là un sujet des plus complexes et que, par conséquent, il faut, du moins jusqu'à un certain point, traiter d'un tel sujet d'une manière générale plutôt que détaillée.