

des sociétés des chemins de fer qu'il est de toute nécessité de commencer à accorder encore une fois la priorité au service-voyageurs.

Je suis de cet avis pour trois raisons. D'abord, nos villes sont aux prises avec le problème de la pollution à cause d'un emploi excessif des moteurs à essence. Par exemple, aux États-Unis l'Agence de protection de l'environnement a ordonné que toutes les villes américaines réduisent les émanations produites par les hydrocarbures de 93 p. 100 d'ici 1977. La pollution a atteint un stade critique et nous devons nous libérer nous-mêmes de notre dépendance à l'égard des moteurs à essence.

La deuxième raison est l'encombrement. Dans le grand Toronto seulement, il y a une concentration de 850,000 véhicules à moteur, soit environ un par 2.3 personnes dans les secteurs urbains. Cet excès d'encombrement étouffe Toronto comme il étouffe chacune des collectivités urbaines de l'Amérique du Nord.

Ma troisième raison est la répartition. On nous a présenté un bill qui demande la création d'une Commission de répartition de l'énergie. Cette loi se propose de créer une agence qui répartira l'énergie selon le besoin. J'aimerais appuyer sur le mot «répartition» afin d'attirer l'attention de la Chambre sur le besoin qu'il y a de répartir les services de transport jusqu'à ce que nous ayons des réseaux ferroviaires adéquats qui nous libéreront de notre dépendance des véhicules automobiles, des voies rapides, des autobus, bref du mode de transport qui pollue nos villes, les encombre et nous fait dépendre outre mesure des ressources pétrolières.

Nous exhortons donc le CN, toutes les autres sociétés ferroviaires du pays et le gouvernement, qui a ici une responsabilité indéniable, à redonner la priorité aux Canadiens et à veiller à ce que les chemins de fer leur donnent la possibilité de réaliser une action sérieuse et créatrice au sein des collectivités urbaines. Celles-ci souffrent d'une crise des transports, qu'elles peuvent résoudre si les emprises des chemins de fer sont utilisées au maximum. Au lieu donc de donner la priorité à l'établissement de services touristiques dont le besoin est relatif, nous aimerions que le CN cherche d'abord, avec la coopération des autorités provinciales et locales, avec l'encouragement et l'appui du gouvernement fédéral, les moyens de faire servir les voies ferrées et les emprises au transport urbain rapide, pour sauver nos grandes villes de l'étranglement.

● (1720)

M. Fred McCain (Carleton-Charlotte): Monsieur l'Orateur, il y a une chose au sujet du présent débat qui est plus remarquable que dans l'autre et c'est l'absence du ministre des Transports (M. Marchand).

Une voix: Son secrétaire parlementaire est ici.

M. McCain: D'après ce que je sais de la présence des secrétaires parlementaires, elle me semble être un geste de courtoisie à l'endroit de l'opposition, mais leur voix n'est pas très forte. Si leurs conversations derrière les tentures sont semblables à leurs propos à la Chambre des communes ou s'il n'y a aucune divergence entre leurs propos

Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada

derrière les tentures ou au caucus, alors ils ne savent pas se faire entendre.

M. Guay (Saint-Boniface): Je soulève la question de privilège, monsieur l'Orateur. Le député ne sait pas de quoi il parle, c'est évident. En outre, il ne parle sûrement pas de la question dont la Chambre est actuellement saisie.

M. McCain: Nous avons tous deux exprimé notre opinion, monsieur l'Orateur, nous allons donc en rester là.

Nous parlons de transport et des propositions d'amendements au présent bill. Au cours du débat sur le bill tant à l'étape du comité qu'à la Chambre, les députés qui s'intéressent au transport de façon générale, ainsi qu'au transport aérien et ferroviaire, ont souligné une foule de besoins en matière de politique des transports. Le système des transports au Canada a fait l'objet d'attaques distinctes par ceux qui ont étudié le système, ceux qui l'ont utilisé et ceux qui ont écrit à ce sujet.

Examinons la presse du 24 décembre; on rapporte que le sous-ministre des Transports a signalé que les gouvernements doivent décider comment utiliser au mieux le fuel, l'argent et les moyens de transport. Certains députés ont déclaré à maintes reprises que nos services de transport constituaient l'un des éléments, peut-être même la pierre angulaire de notre économie d'un océan à l'autre. Pour autant que les Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada appartiennent en entier au gouvernement, c'est à ce dernier seulement qu'il incombe de s'assurer que ces services soient assurés dans l'intérêt du public.

Des voix: Bravo!

M. McCain: Certes, on peut trouver à redire à des membres du personnel administratif d'Air Canada ainsi qu'à des membres du personnel de direction et d'exploitation du chemin de fer. On peut citer des cas où des individus n'ont pas servi le public comme des fonctionnaires devraient le faire, mais tout le blâme d'une administration insatisfaisante peut être nettement et carrément imputé au ministre des Transports et au gouvernement dont il est membre. Cette responsabilité a été rejetée avec une certaine mesure d'ironie et de sarcasme. Des rapports ont été présentés au ministre relativement aux besoins de la population, et je soutiens que la responsabilité incombe au ministre, et pourtant il n'a rien dit et aucun de ses collègues n'a rien dit de raisonnable en ce qui concerne ces besoins.

Prenons, par exemple, la réunion qui eut lieu en Nouvelle-Écosse il y a plus d'un an. À ce propos, le *Chronicle-Herald* du 7 janvier dernier publiait le compte rendu suivant:

Il y a plus d'un an, une réunion d'urgence eut lieu à Wolfville à la suite de laquelle l'Association des Chambres de commerce de la vallée d'Annapolis, qui l'avait organisée... insista auprès d'Ottawa et des gouvernements provinciaux pour obtenir de meilleurs moyens de transport. Au nombre des recommandations prioritaires figuraient des subventions majorées au transport en vue d'aider les hommes d'affaires des régions atlantiques.

Il s'ensuivit en avril dernier une rencontre des premiers ministres des Maritimes et du ministre des Transports, M. Jean Marchand, rencontre au cours de laquelle il fut proposé d'augmenter sensiblement les subventions au transport des marchandises acheminées vers l'Ouest.