

députés n'aient été frappés de tout cela que vers la toute fin de la présente législature. J'ai entendu leur ministre des Transports exposer ses grandes visions, lesquelles ne reposent que sur un même principe: l'autofinancement. Cela signifie que si une ligne n'est pas rentable pour les sociétés de transport ferroviaire, il faut l'abandonner. L'actuel ministre des Transports est sans contredit l'un des ministres des Transports les plus inflexibles, les plus durs et les plus étroits d'esprit que nous ayons eus. Si le cas qui vient de nous être raconté avait été porté à l'attention de l'ex-ministre des Transports, nul doute que celui-ci aurait pris des mesures pour le régler. Mais pour le ministre au cœur de pierre que nous avons maintenant, tout ce qui compte, c'est de faire payer l'utilisateur. Il se fiche du service qui est fourni. Du moment que la société réalise un profit au bout de l'année!

Nous, de notre parti, nous disons depuis longtemps que le rôle des chemins de fer est de fournir un service, non de réaliser des profits. Nous sommes propriétaires de l'une des sociétés ferroviaires et, à notre avis, le fait qu'elle réalise des profits ou non est secondaire, l'important étant la prestation d'un service. Le bill à l'étude est un bill d'initiative parlementaire qui a pour objet de résoudre le problème sans qu'il n'en coûte rien aux contribuables. Dans une certaine mesure, le député a raison. Si la société décidait d'offrir le service le meilleur marché de façon à réaliser le plus de profits possible, ce serait probablement profitable.

Il n'y a pas longtemps, j'ai assisté à une audience de la CTC et j'ai étonné le CN en appuyant sa demande visant à abandonner le service-voyageurs entre North Bay et Toronto. Je dois expliquer que la société n'avait pas réellement l'intention de l'abandonner. Tout ce qu'elle voulait, c'était d'obtenir une subvention de façon à être payée pour tout le gâchis qu'elle avait créé sur ce parcours. Ces gens n'ont pas seulement fait un gâchis du CN, monsieur l'Orateur, ils ont également fait un gâchis de l'Ontario Northland Railway. Ils se fichaient pas mal de ce qu'il était plus facile pour les voyageurs de se rendre à Toronto à partir de Moosonee, de Timmins, de Kapuskasing ou d'autres endroits. Tout ce qu'ils voulaient, c'était d'obtenir une énorme subvention. Demandez-leur s'ils accepteraient de vendre ce service et de permettre à quelqu'un d'autre de l'exploiter. Ils vous répondront: «Jamais de la vie!»

● (1752)

Je comprends le député de Comox-Alberni (M. Anderson) quand il parle du très joli petit train de l'île de Vancouver. Nous sommes en train de discuter des énormes dépenses nécessaires pour amener les Canadiens à voyager au Canada et à découvrir leur pays. Je suis allé souvent à l'île de Vancouver, et je ne connais pas de meilleur moyen d'admirer la beauté de cette île qu'en prenant le train et en s'arrêtant aux petits villages le long de la voie ferrée. Les Canadiens de l'Est auraient tout intérêt à le faire.

J'imagine, qu'en 1978, on devrait prévoir un certain confort et les trains de voyageurs ne devraient pas avoir à passer sur des ponts à chevalets que l'on a interdits aux trains de marchandises. J'imagine qu'il devrait y avoir des voies ferrées modernes et en bon état pour assurer le service. Le parti libéral a écouté pendant des années le ministre des Transports qui parlait d'abandonner le réseau de transport au Canada, de ne pas le réparer et de ne pas le moderniser. Le ministre a parlé

Transport

d'abandonner le réseau de transport partout où il n'est pas rentable.

Le ministre prétend que le service offert doit être payé par ceux qui l'utilisent et que nous devrions le vendre morceau par morceau quand il devient rentable. Il prétend que nous ne devrions vendre que les secteurs du service de transport qui sont rentables. Les députés d'en face ne pourront aller dire un peu partout au cours d'une campagne électorale qu'ils désirent améliorer le réseau de transport car ils se sont montrés trop faibles pour résister au ministre des Transports qui a décidé d'adopter une politique tout à fait différente. Il investira à Mirabel, dans le turbo train qui relie Montréal à Toronto et dans ce corridor qui mène à Windsor. Pourquoi? Parce que ces entreprises publiques seront rentables, et quand elles le seront, le ministre les vendra. Le gouvernement a acheté des wagons de chemin de fer pour transporter le grain afin de les louer aux sociétés ferroviaires pour qu'elles puissent transporter le grain et qu'elles n'aient pas à faire cette dépense. D'accord, les chemins de fer subissent des pertes, mais nous leur fournissons un grand nombre d'éléments. Ils nous demandent maintenant de réparer les terre-pleins, de restaurer les gares et de faire d'autres travaux.

Comme le député de Comox-Alberni, j'ai une histoire à raconter, mais elle concerne le nord de l'Ontario. Le gouvernement ontarien est allé acheter en Europe un train dont les Européens ne voulaient plus. Un train à faire l'objet d'un film. Un magnifique petit train. Les Suisses, les Belges, les Français et les autres qui avaient l'habitude de l'utiliser voulaient s'en débarrasser, alors nous l'avons amené au Canada. Les États-Unis ont protesté quand on l'a fait venir en Amérique du Nord parce qu'il est de construction européenne, fait de pièces européennes, et que les réparations devront être européennes. Le Canadien National était contre. La Commission canadienne des transports était contre. Ils sont allés refiler ce train, comme s'il s'agissait d'un nouvel avion volant à Mach 2. Mais il a fini par être approuvé.

Ce train a été mis sur le trajet Kapuskasing-Toronto. Il était plus rapide que tous les autres modes de transport par surface. En Europe, il filait à 80 ou 90 milles à l'heure. Qu'est-il arrivé? Le Canadien National a dit qu'il fallait l'intégrer à ses horaires, et qu'il ne voulait pas le voir rouler si vite sur sa voie. Le CN n'a pas voulu réaliser les performances dont ce train était capable. A ce qu'il prétendait, le train partait quand il ne fallait pas, il arrivait à destination quand il ne fallait pas, et il était trop longtemps immobile sur la voie. Au lieu de lui faire faire le trajet Timmins-Toronto en cinq ou six heures, il lui a imposé un horaire qui l'obligeait à mettre plus de temps que la voiture. Un train capable de rouler vite et sans danger, d'assurer un service excellent, et beaucoup plus rapide que tous les autres modes de transport par surface. Que les libéraux ne viennent pas dire qu'ils sont maintenant en faveur d'un transport efficace dans les régions non urbaines, où il serait manifestement rentable. Nous savons que cela n'a pas encore été fait, nous savons que les libéraux n'ont pas voté des mesures qui auraient permis d'y arriver.

Malheureusement, ce bill sera enterré. Il ne sert qu'à des fins de propagande et c'est une honte. Si les députés sont honnêtes, s'ils croient qu'à la prochaine législature nous pourrions écarter le principe de la mise à la charge de l'utilisateur et desservir tous les Canadiens où qu'ils se trouvent au Canada,