

Politiques des transports

● (2040)

Le député de Regina-Lake Centre estime, je crois, que nous devrions verser des subventions sans limites.

M. Benjamin: Je n'ai jamais dit cela.

M. Breau: Je doute que le député ait dit autre chose, je suivais ses observations de près. Sauf erreur, le député, les députés de son parti et d'autres, ont donné à entendre qu'il ne devrait pas y avoir de limites aux subventions, aux déficits, et que le contribuable devrait payer les services non rentables sans savoir ce qu'ils coûtent.

M. Benjamin: Il n'y en a pas de rentables.

M. Breau: A mon avis, et de l'avis du ministre des Transports (M. Lang), nous devrions pouvoir calculer combien il en coûte pour transporter un passager du point A au point B. Si un passager se rend de Halifax à Montréal par train, par exemple, il devrait savoir que son voyage coûte au contribuable environ \$40. Je pense que la subvention versée est à peu près de ce montant; je ne suis pas sûr des chiffres exacts. Mais cette subvention provient des impôts. Peut-être que si ce passager savait qu'il doit verser \$40 pour voyager par train, il prendrait l'avion, l'auto ou l'autobus.

Je n'ai rien contre les gens qui veulent voyager par train. J'aime ce mode de transport, mais je préfère savoir combien il m'en coûte vraiment pour l'utiliser. Je ne veux pas dire qu'il ne devrait pas y avoir au moins un service-voyageurs d'une côte à l'autre. Je ne pense pas que les journalistes et les commentateurs ont eu raison de dire, lors de la tournée du comité des transports dans les Maritimes, que notre service-voyageurs devrait être étendu. A mon avis, si chaque passager coûte au contribuable de \$35 à \$40 en subvention, nous ne devrions pas étendre le service. Nous devons maintenir un service de base, mais non pas l'étendre. En fait, je pense que nous devrions nous efforcer de réduire les services non rentables.

M. Benjamin: Mais toutes ces sommes sont dépensées pour le service de base.

M. Breau: Pour répondre au député, je ne peux que leur dire à lui et aux autres qui pensent de la même façon qu'il se font bernier par ceux qui ont des intérêts dans les chemins de fer.

M. Benjamin: Non.

M. Breau: Le député dit non, mais je maintiens mon accusation. Dans les Maritimes, des personnes représentant les syndicats de cheminots ont prétendu devant le comité des transports que non seulement on devrait maintenir le service ferroviaire, mais qu'on devrait l'étendre. Certains députés conservateurs appuyaient ce point de vue. Ils ont droit à leur opinion. Je comprends le point de vue du syndicat, il veut protéger ses membres. Monsieur l'Orateur, l'intérêt du public, des citoyens du Canada, n'est pas toujours compatible avec les intérêts des syndicats. Le public ne doit pas se laisser bernier par les arguments des syndicats. Je pense que les chemins de fer devraient traiter leurs employés avec humanité et bons sens, et leur reconnaître dans toute la mesure du possible des droits d'ancienneté; mais il nous faudra adapter les services. Ces modifications entraîneront des perturbations de l'emploi. Je suis d'accord pour que les employés soient traités justement.

[M. Breau.]

J'ai toujours appuyé les programmes justes et humains d'adaptation sociale et économique. C'est pourquoi je suis tellement en faveur du programme d'assurance-chômage, du programme MEER et des autres programmes qui amortiront le choc des perturbations de l'emploi ou de la désorganisation de la vie d'une agglomération.

J'irais plus loin et appuierais la création de programmes de redressement au profit des collectivités qui dépendaient du service ferroviaire et qui en sont privées, parce qu'elles perdront des impôts en plus des services. A mon avis, il est ridicule de maintenir des services qui ne peuvent être exploités qu'à perte ou grâce à une subvention.

M. Benjamin: Y compris les lignes aériennes?

M. Breau: Oui. Dans certains cas, il est ridicule de maintenir un tel service. Je reviendrai à la question du député dans un instant. Il est ridicule de mettre en service des DC-9, qui coûtent de 6 à 7 millions de dollars, entre Montréal et Ottawa, surtout lorsque bien souvent il n'y a pas plus de 30 passagers. Air Canada ne devrait pas subventionner cette liaison non rentable avec l'argent que lui en rapportent d'autres plus rentables. Air Canada devrait supprimer ces liaisons ou services et les remplacer par des services d'autobus. Je prends l'avion régulièrement, au moins 2 ou 3 fois par mois, pour aller aux Maritimes. Depuis que je sais ce qu'il en coûte au contribuable de mettre en service des DC-9 à moitié pleins entre Ottawa et Montréal, je préférerais prendre l'autobus, quitte à voyager une demi-heure ou trois quarts d'heure de plus. Il faut attendre pour avoir une bonne correspondance à Dorval et ailleurs; aussi, je préférerais prendre l'autobus jusqu'à Ottawa. Le coût de ce service d'autobus serait minime. Un autobus coûte environ \$250,000; en plus, il faut compter le salaire du chauffeur, peut-être \$300 ou \$400 par semaine, et un certain montant pour le carburant. De toute manière, ce service coûterait beaucoup moins cher qu'un avion qui coûte très cher d'abord à l'achat, sans compter l'entretien et l'alimentation en carburant.

Je dis que notre système de transports devrait être rationalisé; c'est exactement ce que le ministre essaie de faire, et je l'en admire. J'espère qu'il s'en tiendra à son programme et qu'il n'écouter pas les suggestions farfelues et parfois absurdes de l'opposition. Il est normal que celle-ci exprime l'opinion de ceux qui ont intérêt à ce que le service actuel soit maintenu et qu'elle essaie d'embarrasser le gouvernement. C'est le jeu de la politique. Mais la population n'est pas stupide. Elle sait que lorsqu'un service n'est pas rentable, c'est elle qui paie la note avec ses impôts. Par conséquent, le devoir du gouvernement est de rationaliser ces services.

Je reviens à la situation qui existe dans le nord-est du Nouveau-Brunswick. Je n'ai rien contre le fait qu'on subventionne Eastern Provincial Airways; mais si cette compagnie reçoit de l'aide du gouvernement, elle doit assurer les deux services que j'ai déjà mentionnés dans le nord du Nouveau-Brunswick, c'est-à-dire un service aérien local et la liaison avec Montréal. Si la compagnie ne veut pas assurer ces services, elle doit s'en remettre au marché pour déterminer si le système est rentable et fixer les prix, et se passer de subvention.