

● (1610)

Si le gouvernement donne vraiment l'exemple, il doit consulter toutes nos autorités provinciales et locales pour que, avant qu'il ne soit trop tard, nous disposions d'un programme de transport complet et socialement constructif fondé sur l'utilisation de nos chemins de fer. Si le premier souci du gouvernement était le public et si le CN le partageait, c'est exactement ce que nous ferions. On trouverait dans toutes nos principales villes des réalisations qui utiliseraient les chemins de fer et leurs empires de façon à permettre la création de réseaux de transport interurbain rapide.

Je lisais récemment un document sur les trois priorités du CN mentionnées au cours d'une discussion traitant des possibilités de transport dans la région du Toronto métropolitain. La première d'entre elles concerne les industriels—je pense qu'il s'agit des marchandises—et des voyageurs interurbains se déplaçant d'une région à une autre. La deuxième priorité concerne les trains de banlieue, soit la desserte offerte par le gouvernement de l'Ontario et la troisième est le Toronto métropolitain. Le gouvernement essaie-t-il de faire comprendre à Toronto qu'il a la première priorité? Essaie-t-il de dire aux banlieusards de cette vaste région de 2 millions d'habitants qu'ils viennent en troisième priorité? Veut-il dire qu'il pensera à eux quand tous les autres problèmes seront réglés? Si notre premier souci est le public, si nous nous inquiétons vraiment d'assurer un mode de vie constructif à ceux qui font marcher le pays, alors les représentants du chemin de fer devraient certes leur dire qu'ils occupent la première place et que nous donnons la première priorité à leurs besoins en matière de transport.

Au cœur même de ce problème, il faut modifier notre manière de penser. Ce que nous devons faire, ce n'est pas tellement attribuer des priorités à divers paliers gouvernementaux, mais donner la priorité aux gens que représentent ces administrations publiques, pour essayer d'élaborer un programme qui relève de l'autorité et de la juridiction des trois paliers, le fédéral, le provincial et le municipal. Ceux-ci essaieraient de concert, de représenter les intérêts de leurs commettants communs. Il n'existe pas trois sortes de gens représentés par les députés fédéraux, les députés provinciaux et les conseillers municipaux—il s'agit des mêmes personnes. Il faut que nous abandonnions l'idée que les administrations publiques ont des droits et des revendications propres et que nous reconnaissons que la seule excuse que nous ayons d'être en fonction, c'est pour combler les aspirations et répondre aux besoins des gens que nous représentons en commun.

C'est pourquoi j'espère qu'il sortira de ce débat une nouvelle attitude envers les transports publics au Canada, un souci nouveau d'utiliser le Canadien National et les autres chemins de fer dans l'intérêt des Canadiens. Nous devons reconnaître que les chemins de fer nous offrent une nouvelle possibilité. Pendant longtemps, il a semblé que les chemins de fer allaient rejoindre certaines autres reliques du passé dans les musées d'antiquités du pays. Pendant un certain temps, il a semblé que les chemins de fer allaient être relégués parmi les souvenirs dans l'esprit des Canadiens et qu'ils seraient remplacés, en tant que moyen de transport, par les jets et les bolides à l'ère de la vitesse. Cependant, sous la menace de la crise énergétique et de la pollution, il appert maintenant que nous ferions mieux d'examiner nos chemins de fer sous un autre angle, que les chemins de fer nous offrent une occasion de répondre aux besoins et aux espoirs des gens sans danger de pollution et sans risque pour nos ressources énergétiques.

Canadien National et Air Canada

Permettez-moi de vous donner un autre exemple en me reportant à l'expérience de centaines de milliers d'estivants dans la région dite de villégiature du sud de l'Ontario. Toutes les fins de semaine la population des régions de Muskoka et de la Baie Georgienne augmente grâce aux centaines de milliers de citoyens qui se dirigent vers le nord pour fuir les pressions et la pollution de la vie urbaine. Des années durant, le gouvernement provincial a aménagé des routes de plus en plus larges pour transporter ces foules vers le nord durant les fins de semaine. Si nous continuions de voyager en voiture automobile, au fur et à mesure de l'accroissement de la population, je suppose que nous nous attendrions que la province construise de nouvelles grandes routes. Mais nous devons sûrement reconnaître, pour les deux raisons que j'ai énoncées, savoir la crise de l'énergie et la pollution qui nous menacent, qu'il faudrait renverser la vapeur et au lieu d'aménager de plus en plus de routes à six ou à huit voies, destinées à devenir d'immenses terrains de stationnement pour les voitures en panne dans les embouteillages au début comme à la fin de chaque fin de semaine, recourir à nos chemins de fer pour le transport des citoyens vers les endroits de villégiature au cours des vacances.

Naguère, les chemins de fer étaient le principal mode de transport. Lorsqu'on allait à Gravenhurst pour visiter le musée de l'endroit, on pouvait y voir des vignettes de l'époque où le chemin de fer allait jusqu'au quai et où les vacanciers du sud de l'Ontario qu'il amenait à Gravenhurst pouvaient, en arrivant au quai, passer du convoi à un bateau, qui les transportait à divers points du lac d'où ils pouvaient atteindre leur maison d'été. C'était le mode de vie des gens d'il y a deux ou trois générations et les propriétaires de maisons d'été dans la région recouraient à ce mode de transport. Nous pourrions sûrement trouver quelque chose d'aussi avantageux de nos jours. Il me semble que nous pourrions assurer un service ferroviaire qui permettrait au citoyen moyen d'aller et venir chaque semaine sans se servir de sa voiture et sans qu'il soit nécessaire d'aménager de nouvelles routes dans la région.

L'une des choses sur lesquelles nous devrions tous être d'accord serait, je pense, l'occasion que nous aurions de servir notre peuple si le CN se trouvait sous la maîtrise et l'influence du gouvernement fédéral qui saurait mettre au point ce genre de service. Je pense que nous avons grandement besoin d'un tel système, non seulement à cause du risque de la pollution et de la pénurie d'énergie, mais également à cause du grand danger que présente l'accroissement de la circulation automobile sur les grandes routes de nos provinces. La recrudescence des accidents mortels attribuables à la circulation automobile plus intense devrait nous préoccuper. Entre 5,000 et 6,000 Canadiens meurent chaque année dans des accidents de la circulation. Si des combats militaires faisaient autant de victimes, si l'an dernier nous avions perdu seulement un dixième de ce nombre dans des combats militaires ou dans des expéditions pour le maintien de la paix, il y aurait de vives protestations des deux côtés de la Chambre. Nous semblons cependant faire preuve d'une indifférence étrange et impitoyable lorsqu'il est question du bilan des morts survenues à la suite des accidents de la circulation au pays. J'espère qu'au lieu de contribuer involontairement et inconsciemment à accroître ce nombre effarant et tragique d'accidents mortels en permettant et en encourageant tout simplement l'expansion de la circulation automobile, nous commencerons à songer à développer davantage le service-voyageurs de nos sociétés ferroviaires.