

Transports

Vous avez dû recevoir une lettre de M. Levasseur vous annonçant que nous avions décidé de maintenir le train de nuit en service. D'ailleurs, vendredi, j'envoyais un communiqué aux journaux, disant entre autres choses: «les trains de nuit Montréal-Chicoutimi et Québec-Senneterre-Cochrane seront maintenant en service dans les deux directions après le 24 avril, contrairement à ce qui avait été annoncé. La décision de leur substituer des trains de jour a donc été suspendue jusqu'à nouvel ordre et l'horaire actuellement en vigueur sera conservé à l'exception de certaines modifications en détail.»

Monsieur l'Orateur, j'ai parlé de ce cas précis. J'en aurais à peu près une vingtaine d'autres parce que je possède un dossier très volumineux sur cette question, mais j'en fais grâce à la Chambre, car le temps ne me permet pas d'en lire davantage.

Je voudrais lire un article du 2 juin 1977 publié dans le journal *La Presse* de Montréal au sujet de VIA Rail, intitulé VIA Rail s'intégrera aux autres modes de transport. Et je cite:

Tout en faisant des efforts pour relancer dans le public l'usage du train comme mode de transport collectif, VIA Rail Canada n'a pas l'intention de s'installer dans une tour d'ivoire. Elle entend au contraire intégrer ses services aux autres modes de transport de voyageurs en usage au pays.

Voilà l'essentiel d'un discours prononcé par M. John Roberts... en mars 1977.

L'objectif fondamental de VIA Rail, a dit M. Roberts, sera d'assurer un service de grande qualité et conforme aux besoins réels des Canadiens. La structure tarifaire devra contribuer à le rendre attrayant tout en assurant sa viabilité sur le plan économique.

M. Roberts reconnaît que le secteur ferroviaire a été nettement négligé en précisant que depuis environ un quart de siècle, quelque 95 p. 100 des dépenses fédérales pour le transport des personnes sont allés à l'aviation et à l'infrastructure routière. Mais, dit-il, l'erreur de négliger le transport ferroviaire a été reconnue, et VIA Rail est justement l'un des moyens de la corriger.

Cependant, toute tentative de VIA Rail de se développer sans tenir compte des autres modes de transport contribuerait à sanctionner le fait qu'on ait négligé ce que M. Roberts appelle la «planification nationale d'ensemble». D'où le désir de VIA Rail de s'intégrer aux autres services aux voyageurs.

En parlant de cette planification, monsieur l'Orateur, lorsque, dans la motion d'aujourd'hui, on demande au gouvernement d'agir afin de clarifier le mandat, on dit au paragraphe c) de la motion au sujet de cette planification-là: en clarifiant le mandat de la Commission canadienne des transports afin d'assurer que les diversités régionales du pays soient prises en considération avec toutes les décisions de la Commission. Je me demande, monsieur l'Orateur, si la Commission des transports va à l'avenir jouer son vrai rôle. Je pense qu'en définitive elle a déjà commencé à jouer son vrai rôle d'après l'invitation qu'elle nous a adressée dernièrement. Je me permets de citer cette invitation qui se lit comme il suit:

A cette lettre est attachée une ordonnance du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports vous avisant que des audiences publiques seront tenues à des dates et endroits qui n'ont pas encore été déterminés, concernant les trains n^{os} 170, 171, 172, etc., entre Québec (Sainte-Foy) et Chicoutimi; Montréal et Chicoutimi; Chambord et Dolbeau; et Québec (Limoilou) et Rivière-à-Pierre...

La Commission communique ainsi avec vous à l'avance afin que vous bénéficiiez d'un plus long délai pour décider si vous ferez des représentations et pour préparer et transmettre ces représentations, si vous estimez que vous êtes une personne, une corporation ou un corps public intéressés ou qui pourraient être affectés.

Je me demande, en lisant ceci, si cet avis fut bien adressé à toutes les municipalités du Québec—tel que je l'avais fait entendre au ministère—à toutes les villes du Québec, aux chambres de commerce, aux organismes sociaux, pour qu'ils soient au courant qu'une telle recherche sera faite, parce qu'il y a de nombreuses années que nous demandons au CN de vouloir bien consulter la population. C'est la première fois, je crois, que nous avons une telle invitation, et je voudrais

mentionner ici que la Commission devrait faire parvenir la même invitation à tous les corps publics concernés qui sont appelés à utiliser la voie ferrée.

Je vois, monsieur l'Orateur, que mon temps tire à sa fin, j'aurais encore un mot à dire sur le transport à travers la province de Québec. Je me suis restreint plutôt à ma région parce que j'avais quelque chose à dire pour ma région, mais je crois qu'à la grandeur du Québec, dans l'Abitibi comme dans la Gaspésie, nous aurions autant à dire sur les déficiences du service-passagers et je crois que les consultations que la Commission canadienne des transports se propose de faire seront utiles à la grandeur de la province de Québec, et nous espérons beaucoup de toutes ces consultations.

● (1722)

[Traduction]

M. Jack Murta (Lisgar): Monsieur l'Orateur, j'aimerais traiter brièvement de la question de l'industrie céréalière et du transport vers l'extérieur des produits agricoles de l'Ouest, et aussi de certaines choses qui se sont produites sous l'égide du gouvernement actuel.

En écoutant cet après-midi le ministre des Transports (M. Lang), il fallait se rappeler que le gouvernement est au pouvoir depuis le début des années 60. C'est donc sur lui que retombe la responsabilité de ce qui s'est produit depuis lors. Il ne peut pas, sous prétexte de regarder vers l'avenir, se laver les mains des problèmes du passé. Il ne peut pas se contenter de regretter que les choses soient ce qu'elles sont: il faut qu'il y apporte les vraies solutions.

Il est nécessaire d'examiner ce qui est survenu depuis les élections de 1974 et les promesses qui avaient été faites à cette occasion. La conclusion, c'est que très peu de choses ont été réalisées dans le domaine global des transports dans l'ouest du Canada. Il y a bien eu quelques études, et l'application de quelques recommandations figurant dans ces études. Je donne au gouvernement et au ministre le mérite qui leur en revient, mais comme résultats concrets, il y a eu très peu de choses.

La façon dont le gouvernement établit les tarifs depuis des années inhibe la croissance économique des Prairies aux plans de la transformation et du secteur secondaire. Il a laissé l'ensemble du réseau ferroviaire se dégrader dans l'Ouest à un tel point qu'il est devenu difficile d'acheminer les exportations. Après cette dégradation, après cette gestion déplorable qui a laissé gaspiller des millions de dollars fournis par les contribuables, il a bien fallu que le gouvernement finisse par faire quelque chose. Le 19 avril 1975, le ministre des Transports a annoncé la création de la Commission Hall, chargée d'examiner la situation générale des transports céréaliers dans l'ouest du Canada.

Le rapport Hall a été déposé à la Chambre des communes en mai 1977. Il contient 92 recommandations principales, qui vont des lignes à abandonner, aux tarifs-marchandises et aux installations portuaires. Il s'agit d'un rapport extrêmement complet, soigneusement réfléchi et qui était destiné essentiellement à remettre de l'ordre dans le système et à appliquer les principes qui constituent la base de l'accord initial sur les taux du Pas du Nid-de-Corbeau, qui est actuellement appliqué dans l'ouest du Canada.