

*Canadien National et Air Canada*

● (2020)

M. Blair a signalé que les politiques et les services de transport se fondaient sur l'hypothèse que le pétrole et l'essence seraient abondants et bon marché pendant de longues années encore, mais que ce n'était plus le cas naturellement, qu'il fallait voir les choses sous un nouvel angle et qu'on y arriverait dès que les stratégies des transports trouveraient le moyen de transport par terre qui serait en mesure d'assurer l'utilisation la plus efficace des ressources limitées en combustibles du globe.

D'après une étude effectuée aux États-Unis en 1970, les trains ne représentaient que 3,5 p. 100 de la quantité totale de carburant utilisé pour le transport dans ce pays, contre 21,7 p. 100 dans le cas des camions; pourtant au cours de cette même période, les chemins de fer avaient transporté presque le double de tonnes par mille de la quantité véhiculée par le transport routier. L'étude démontrait que les trains pouvaient transporter, dans l'ensemble, 550 tonnes milliaires par gallon de carburant, contre 37,6 tonnes milliaires par gallon, dans le cas des camions. Je suis persuadé que l'on obtiendrait des chiffres à peu près semblables au Canada. J'espère que l'on pourra nous fournir des chiffres du même genre dans le cas de nos chemins de fer, qui semblent toujours essayer des pertes tandis que le contribuable doit les combler.

Si tel est le cas des marchandises expédiées par rail, il faut également songer à la conservation du carburant et de l'énergie du côté du service-voyageurs. Aussi je me demande pourquoi le Canadien National met tout en œuvre pour supprimer le service-voyageurs au Canada, s'il faut en croire le vice-président, M. Blair et il n'y a sûrement pas lieu de douter de ses paroles. Une autre question intéressante soulevée par M. Blair porte sur l'électrification des chemins de fer au Canada, système instauré dans de nombreuses régions de l'Amérique du Nord et, en fait, du monde entier. C'est un pas vers une efficacité accrue et vers un mode de transport qui ne pollue pas, but que tout le monde semble essayer d'atteindre.

Une autre chose difficile à comprendre est la justification apparente des gouvernements, fédéral et provinciaux, de suivre deux directions dans le domaine des transports. D'une part, tout le monde se plaint que le prix des terrains devient exorbitant. C'est un des principaux problèmes qui se posent lorsqu'on essaie de trouver des terrains à bâtir. Le gouvernement achète les mêmes terrains pour construire des routes avec l'argent des contribuables. Les prix montent en flèche à cause de nos planificateurs gouvernementaux. D'autre part, le gouvernement, le ministère des Transports et le Canadien National suppriment le service-voyageurs en raison des déficits. Le contribuable doit également payer pour ces services. En réalité, on double les répercussions d'une mauvaise planification sur les citoyens canadiens, alors que nous devrions améliorer le service de chemin de fer, ce qui viendrait à bout de l'augmentation effrénée des frais de transport.

Toutes les possibilités ont été offertes à notre immense pays grâce à l'aménagement et à l'objectif d'un réseau ferroviaire qui ouvrirait l'Ouest, l'Est, le Nord et le Sud. Les gouvernements successifs, et c'est de plus en plus évident, n'ont toutefois pas amélioré le réseau de transport en ce sens; au lieu de cela, ils ont modifié leur orientation

par opportunisme politique. Finalement, la bureaucratie gouvernementale est devenue un dédale dans lequel les différents ministères responsables prennent des directions différentes. Nous en sommes arrivés à un point où plus personne ne sait dans quelle direction il va. Si nous continuons dans cette voie, nous en arriverons à un stade de notre développement où, à cause du manque de planification sensée, nous détruirons notre objectif au profit d'ambitions politiques.

Il est évident que même avec notre immense étendue de terre au Canada, il devient un facteur très important à cause de son coût énorme pour nos citoyens. Nos planistes ne voient plus qu'il nous faut consacrer tous les fonds disponibles à contrôler la pollution et à acheter des terrains pour créer plus de transport motorisés. Pourquoi donc ne nous sommes-nous pas rendus compte, comme l'ont fait d'autres pays, que, surtout à cause de nos grandes étendues un réseau de chemins de fer est essentiel à un développement rationnel de notre pays qui a d'immenses ressources. Cependant, nos planistes font exactement l'opposé aux dépens de notre capacité de progresser sans cesse afin d'améliorer le sort des Canadiens.

Si au cours de la prochaine décennie, le gouvernement se propose de pousser la totalité des 22 millions de Canadiens vers des centres urbains comme Montréal, Toronto et Vancouver, nous pourrions tout aussi bien abandonner la partie et éliminer les provinces que l'on laisse de côté en essayant de donner à tous les Canadiens où qu'ils habitent une certaine qualité de vie. La province de Terre-Neuve est un parfait exemple de ce qui arrive en ce qui concerne les moyens détournés utilisés pour diminuer les frais sans que nos soi-disant experts aient préparé quelque plan que ce soit. Pour une raison ou une autre, le service ferroviaire de voyageurs a été éliminé au profit des transports routiers parce qu'on a décidé, aux dépens du public, que les transports routiers c'est ce qui s'imposait pour la mise en valeur de notre province.

À l'heure actuelle, quelque 25 ans après son entrée dans la Confédération, Terre-Neuve possède la pire qualité de routes nationales, de service ferroviaire et de moyens de transport de toutes les provinces du Canada. Dans aucune autre province, on ne retrouve ces facteurs qui témoignent qu'une politique de transport raisonnable et planifiée comportant des services ferroviaires pour les marchandises et les voyageurs, serait profitable aux Canadiens résidant dans cette province. Le problème de transport dans cette province insulaire doit être abordé en fonction de son isolement et de la nécessité d'un service ininterrompu en vue de son expansion future. Il est temps que des discussions constructives aient lieu pour résoudre les nombreux problèmes simples qui existent.

On parle beaucoup du coût de la vie exorbitant dans la province de Terre-Neuve. La simple cause tient aux frais de transport non seulement vers les centres urbains, mais également vers les régions éloignées de notre province lesquelles sont le plus touchées. Il n'y a pas lieu de citer des chiffres et d'insister sur la différence du prix des aliments, du logement, du combustible et de toutes les nécessités familiales, mais il existe suffisamment d'exemples pour illustrer le faible ordre de priorité qu'on accorde à l'amélioration des services de transport à Terre-Neuve.