

Politiques des transports

comité des transports ferroviaires dans la région Atlantique afin d'y étudier le transport des passagers au moment même où l'on annonce le lancement d'un programme de 125 millions de dollars visant à abandonner le transport ferroviaire. En tout cas, même s'il n'est pas destiné à cette fin, l'argent qui servira à financer le programme proviendra de ce que le ministre appelle l'élimination des subventions inefficaces.

Je suis d'avis qu'il s'agit là d'une accusation grave. Je suis surpris que le ministre ait laissé ses conseillers le mettre dans une pareille situation. Comme je l'ai dit, il existe une vague de mécontentement à l'égard de cette politique ainsi qu'en font état les lettres qui me sont adressées quotidiennement et, j'en suis persuadé, celles adressées aux bureaux de tous les députés des criconscriptions de l'Atlantique. De plus, j'ai fortement l'impression que ce mécontentement ne fait que commencer. M. Mingo, président de la Commission du port d'Halifax-Dartmouth, a pu dire à ce sujet l'autre jour que contrairement à ce que croient beaucoup de gens au Canada les habitants de la côte atlantique ne bénéficient pas d'énormes subventions. Le port d'Halifax par exemple bénéficie seulement de la subvention que représentent les taux «jusqu'à... ou à l'est de ce point-là». Nous payons pour le reste nous-mêmes mis à part un léger déficit dans l'exploitation du port.

Nous priver de service de transport de passagers sera rendre un bien mauvais service non seulement aux provinces atlantiques mais à tous les Canadiens dans les années 1980. Si ce que nous sommes portés à croire doit effectivement se produire, nous ne disposerons pas d'approvisionnements énergétiques suffisants dans les maritimes. L'énergie que nous possédons fera monter le prix du transport—véhicules, voitures, autobus, avions—à des taux dépassant ceux que seront en mesure de payer les Canadiens moyens. Nous savons par exemple qu'Air Canada projette de ne plus transporter que des hommes d'affaires après 1982 ou 1983 mis à part un petit nombre de membres du «Jet Set» qui eux pourront toujours s'offrir le luxe de voler quoiqu'il arrive. Quoiqu'il en soit, monsieur l'Orateur, ce n'est pas Air Canada qui transportera ma mère, votre grand-mère, votre nièce, votre oncle ou vos enfants d'Halifax à Regina, de Regina à Saskatoon ou les ramènera de Colombie-Britannique jusqu'en Ontario après des vacances, car ils n'auront pas les moyens d'acquitter les futurs tarifs aériens. On nous dit que les coûts augmentent trop rapidement.

Pourquoi dévalorisons-nous le chemin de fer comme moyen de transport de personnes? Mais surtout, est-ce que nous le faisons sur l'ordre du ministre? Pourquoi sape-t-il le travail du Comité des transports par chemin de fer? Pourquoi sape-t-il l'œuvre qu'entreprend en ce moment M. Sullivan à Terre-Neuve? Pour quelles raisons insiste-t-il tant, pour l'amour de 8 à 10 millions de dollars par année, pour nous faire abandonner le mode de transport des voyageurs sur lequel il faudra compter au début des années 1980, et assurément vers 1985, d'après tous les renseignements dont nous disposons?

Je n'arrive pas à comprendre, et la population du Canada Atlantique non plus, pourquoi nous réduisons le service ferroviaire quand nous devrions chercher à valoriser et à moderniser nos chemins de fer. Il faudrait électrifier le réseau. Il faudrait consacrer des millions et des millions de dollars à l'amélioration de la plate-forme, à la poursuite du soudage des rails en barres longues. Il faut des aiguillages nouveaux, une signalisa-

tion nouvelle. Il faut améliorer le mouvement. Et surtout, il faut du matériel roulant neuf. Si nous procédons à cette modernisation, le voyageur reviendra au rail. Dans le cas contraire, il ne faut pas croire qu'il va abandonner le rail au profit de l'autobus. Il ira à la voiture particulière, qui est le moyen de transport le plus cher.

Mais si mon hypothèse est fautive, et que nous ayons de l'énergie à revendre à perpétuité, ou du moins pour aussi longtemps que nous puissions prévoir, j'aimerais bien que quelqu'un d'en face vienne nous le dire. Mais on ne l'a pas encore fait. Au contraire, on confirme que d'ici six à huit ans, le prix du pétrole d'importation va doubler ou tripler par rapport au cours actuel. Voilà donc pourquoi je n'arrive pas à comprendre, pas plus que personne dans les provinces atlantiques, comment le ministre peut s'entêter à ce point, et préjuger même des résultats des travaux du comité des transports par chemin de fer et, de M. Sullivan, sans parler de ceux du comité permanent de la Chambre qui va nous faire part de ses conclusions au sujet du Canada Atlantique dans un avenir assez rapproché.

M. Les Benjamin (Regina-Lake Centre): Monsieur l'Orateur, vu l'importance du débat et d'autres questions auxquelles j'ai pensé, je me demande si la Chambre accepterait de dire qu'il est 6 heures afin que nous puissions reprendre à 8 heures.

L'Orateur suppléant (M. Ethier): Est-ce d'accord?

M. Baker (Grenville-Carleton): Monsieur l'Orateur, le whip vient de me rappeler que le débat d'ajournement est à 6 heures et que certains députés pourraient avoir de la difficulté à se rendre à la Chambre à temps.

M. Paproski: Le député de Hillsborough (M. Macquarrie) est ici, mais pas le député de New Westminster (M. Leggett).

M. Baker (Grenville-Carleton): Nous avons perdu beaucoup de temps aujourd'hui, qui est un jour réservé à l'opposition, à cause de votes et d'autres choses. Il reste encore 10 minutes avant 6 heures et je pense que nous devrions continuer. Si vous demandez le consentement unanime, monsieur l'Orateur, je refuserai.

L'Orateur suppléant (M. Ethier): Comme il n'y a pas consentement unanime, la parole est au député de Regina-Lake Centre.

M. Benjamin: Monsieur l'Orateur, j'espérais que mon bon ami, le député de Dartmouth-Halifax (M. Forrestall) continue jusqu'à 6 heures. Nous aurions consenti à ce qu'il le fasse s'il l'avait voulu.

M. Paproski: Vous êtes bien généreux.

M. Benjamin: Tous les députés conviendront qu'il n'est pas commode de commencer un discours et d'être obligé de commencer à nouveau deux heures plus tard. C'est pourquoi j'ai demandé le consentement unanime; je regrette de n'avoir pas pu l'obtenir.

J'aimerais insister sur certaines des observations faites par mon honorable ami qui vient de terminer son discours. Je signale d'abord que nous sommes d'accord avec la motion inscrite au *Feuilleton* à son nom et que cette motion est semblable à bien d'autres qui ont été présentées par les partis de l'opposition pendant mes neuf années à la Chambre.