

Je pense qu'il est temps de prendre le gouvernement à partie, d'abord, pour les promesses faites par le premier ministre pendant la campagne électorale de 1974 et, deuxièmement, pour avoir complètement oublié ces promesses, malgré les difficultés qu'éprouvent le grand nombre de banlieusards de la région de Toronto.

● (1542)

Monsieur l'Orateur, à propos de cette pénible situation, j'aimerais adresser une invitation au ministre des Transports. Si le ministre y consentait, j'aimerais monter avec lui à l'heure de pointe à bord d'un train de banlieue se rendant à Toronto. J'aimerais voir comment il réagirait quand, en montant dans le train, il se ferait bousculer. Quand il devrait rester debout dans une voiture surchauffée et bondée pour se rendre à Toronto le matin et en revenir le soir, je verrais s'il aurait toujours le même large sourire que maintenant. Le ministre connaît parfaitement les problèmes des Torontois.

**M. Lang:** Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. J'accepterais volontiers de me faire bousculer, mais j'aurais du mal à accepter de me faire bousculer aux côtés du député.

**M. Stevens:** Monsieur l'Orateur, je puis donner au ministre l'assurance que l'idée de me faire bousculer à ses côtés ne me sourit guère non plus, de sorte que nous pourrions monter dans des wagons différents. Nous nous complaisons dans l'atmosphère de tour d'ivoire qui règne au Parlement, tout comme le ministre se complaît sans doute aussi au milieu de sa formidable bureaucratie, mais j'aimerais bien qu'il descende dans la rue pour rencontrer les gens qui gagnent leur vie et qui versent les impôts qui servent à entretenir la bureaucratie ici comme ailleurs.

Mon honorable collègue, je le sais, aimerait dire un mot. J'en aurai davantage à dire au comité. J'en aurai également davantage à dire à l'étape du rapport et à celle de la deuxième lecture. Je répète que le gouvernement a bien des comptes à rendre pour la façon dont il exploite les trains de banlieue qui desservent les grands centres du Canada.

**M. Jack Marshall (Humber-Saint-Georges-Sainte-Barbe):** Monsieur l'Orateur, il y a eu une altercation entre le député de York-Simcoe (M. Stevens) et le ministre des Transports (M. Lang). Le député a souhaité au ministre d'aller se faire bousculer dans un train de banlieue. Tout comme moi, mes collègues de Terre-Neuve souhaiteraient sans doute qu'il y ait chez nous un train dans lequel se faire bousculer.

Je suis heureux d'avoir ces quelques minutes pour discuter du bill C-17 et du refinancement du CN. Je puis reprendre à mon compte certains propos de mon collègue, le député de Churchill (M. Smith). A bien des égards, le nord du Canada éprouve les mêmes problèmes que le nord de Terre-Neuve.

Je voudrais rappeler ce qu'avait dit un ancien ministre des Transports, le sénateur Marchand. Il avait en effet fait remarquer le 17 mars 1974 que la politique des transports au Canada était fondée sur le principe de la concurrence, et avait ajouté que ce principe était assez mal adapté au Canada car, lorsqu'on considère les dimensions du pays et la distribution de sa population, on peut se rendre compte que les services de

#### *Loi sur les chemins de fer*

transport ne peuvent y être rentables partout. Nous ne pouvons pas, par exemple, avoir un mode de transport économique dans le Nord ou dans les régions à faible densité de population. Nous ne pouvons avoir un mode transport économique dans les régions éloignées du centre. Le ministre a dit ensuite que la concurrence pouvait jouer là où il y avait des concurrents, mais elle ne jouera pas là où il n'y en a pas.

Cela fait des années que certains de mes collègues réclament un bonne politique des transports pour Terre-Neuve. Dans une proposition présentée par un syndicat à la commission Sullivan, on trouve les propos suivants:

Comme pour toutes les autres régions du Canada, les transports constituent un facteur essentiel pour le développement économique, social et culturel de cette région. Le Canada s'est bâti avant tout à partir du chemin de fer.

Je pense que c'était vrai dès l'époque de la confédération, lorsqu'il fut décidé de construire un grand chemin de fer qui traverserait le Canada d'est en ouest et permettrait ainsi le développement de toutes les régions et la mise en valeur de nos ressources. L'article 31 de l'Acte d'union de 1949 dit ceci:

A la date de l'Union ou aussitôt après cette date, le Canada prendra à son compte les services ci-après énumérés et, à compter de la date de l'Union, libérera la province de Terre-Neuve des frais publics subis à l'égard de chaque service absorbé, savoir:

a) Le chemin de fer de Terre-Neuve, y compris le service de vapeurs et autres services maritimes;

A l'article 32(1) on peut lire:

Le Canada maintiendra, selon le volume du trafic offert, un service de bateaux à vapeur pour le transport des marchandises et des passagers entre North Sydney et Port-aux-Basques; ce service, dès qu'une route pour véhicules à moteur aura été ouverte entre Corner Brook et Port-aux-Basques, assurera aussi, dans une mesure convenable, le transport des véhicules à moteur.

Il s'est passé bien des choses depuis cette époque. De nombreuses études et commissions se sont penchées sur le réseau de transport existant au Canada et à Terre-Neuve. Si nous devions recycler tout le papier utilisé par ces commissions et ces études, nous mènerions probablement les usines de pâtes et papiers à la faillite.

Je veux m'arrêter sur quelques points seulement. Le ministre sait fort bien qu'il faut rénover la Transcanadienne, si on peut même lui donner ce nom, à Terre-Neuve. Tous ceux qui ont roulé sur la Transcanadienne à Terre-Neuve savent qu'elle est en mauvais état. Le ministre sait qu'elle a besoin de réparation. Je ne le critique pas quand il dit que nous aurons besoin de 25 millions seulement à cet effet, mais je ne crois pas que ce soit assez. Je sais qu'il incombe à la province de payer le reste, mais nous ne le ferons jamais. Je sais bien qu'on a dépensé 30 à 50 millions de dollars pour construire une route jusqu'à la péninsule du Labrador afin qu'on puisse profiter de ses ressources naturelles, mais cette route doit correspondre avec la Transcanadienne de Port-aux-Basques à Deer Lake, qui part de la péninsule du Labrador.

Le ministère et ses collègues du cabinet reconnaîtront, j'espère, que si nous voulons tirer parti de nos ressources naturelles et jouer un rôle dans l'économie canadienne, il nous faut une infrastructure économique et notamment un bon système de transport. L'état actuel de la Transcanadienne dans l'île de Terre-Neuve est absolument injustifiable.