

Les subsides

Nous voulions également pouvoir discuter séparément des taux de transport des céréales afin de pouvoir déterminer quels allaient être les coûts de transport. C'est ce que nous avons dit le 19 mai. Nous avons demandé aux conservateurs de nous appuyer pour faire scinder le projet de loi, mais nous n'avons pas pu obtenir leur appui. Et nous voici aujourd'hui en train de discuter des problèmes reliés à ce projet de loi omnibus.

Le gouvernement a promis de consacrer 560 millions de dollars par an durant les trois prochaines années, à la réfection des voies ferrées. Mais rien ne garantit que les sociétés ferroviaires vont entreprendre ce genre de travaux. Une bonne partie des travaux mentionnés par le ministre se feront dans ma circonscription de Kootenay-Est-Revelstoke, dont le tunnel Beaver, les nouveaux ateliers à Golden et le doublement des voies ferrées, tous des projets très valables et nécessaires. Mais rien ne garantit, monsieur le Président, que les emplois ainsi créés vont être offerts aux habitants de ma circonscription. A l'heure actuelle, 96 p. 100 des travailleurs du bâtiment sont en chômage, mais quand ils essaient de se faire embaucher pour travailler à ces projets, ils n'y parviennent pas. Le ministère des Transports dépensera 4.5 millions cette année en publicité et en programmation liés à ce genre de projets, et on fait miroiter aux gens tous les emplois qu'ils permettront de créer. Je veux que certains de ces emplois se matérialisent dans ma circonscription. Les travailleurs de ma circonscription voudraient bien voir certains de ces emplois. On s'inquiète beaucoup de ces méga-projets. Quelque 560 millions de dollars par année et un nouvel atelier diesel à Golden; je suis heureux de ce genre de projet, qui est nécessaire pour réparer et entretenir le matériel. Mais maintenant, que va-t-il arriver à l'atelier de Revelstoke qui existe depuis plus de 100 ans? Que vont devenir les ateliers de Cranbrook et de Field? Tous ceux qui connaissent les chemins de fer savent que les travailleurs devront déménager de Revelstoke, Cranbrook et Field à Golden lorsque le projet sera terminé. Il s'ensuivra des conséquences extrêmement graves pour ces localités. Bien que nous soyons d'accord sur la nécessité de ces projets, les sociétés ont des responsabilités vis-à-vis des collectivités.

● (1420)

M. Pepin: Il faut faire des changements sans rien changer.

M. Parker: Si, il faut faire des changements, mais des changements ordonnés. Peut-être qu'une partie du service des pensions ou du service de la facturation de la société pourrait être déménagée, pour compenser la perte. Maintenant que les trains peuvent faire le trajet en trois ou quatre heures au lieu de dix ou onze, la compagnie va-t-elle décider de déplacer le terminal de Revelstoke à Golden, empêchant cette localité de survivre? Le seul rôle qui lui reste c'est celui de point divisionnaire dans le réseau du CP. La ville doit donc être assurée que, si la compagnie fait des modifications technologiques de cette nature, elle y installera d'autres services pour compenser. Sinon, les conséquences seront graves et l'ensemble de la collectivité disparaîtra. En ce qui me concerne, j'essaierai d'obtenir des engagements de la société ferroviaire et du gouvernement pour empêcher qu'une telle chose se produise.

Nous avons parlé il y a un moment du service de passagers, monsieur le Président. Il y a plus dans ce service que le seul corridor Windsor-Toronto-Montréal. VIA Rail couvre tout le pays, mais nous avons constaté une détérioration de son réseau dans l'ouest du Canada, notamment à l'ouest de Winnipeg. Il

est prévu que d'ici à l'an 1986, on se servira d'un matériel nouveau. Mais rien n'a été fait cependant, si ce n'est de laisser le matériel actuel se détériorer.

Nous avons déjà eu un train appelé le «Canadian» à l'époque où CP Rail exploitait le service. Il s'agissait d'un rapide d'élite transcanadien. Quand la société VIA Rail s'est chargé de ce service, elle a conservé le matériel en bon état, l'ajoutant au vieux matériel du CN, après y avoir effectué les réparations nécessaires, et a déclaré que cela suffirait pour les besoins de l'Ouest. La société comptait faire construire du matériel nouveau seulement pour les provinces de l'Atlantique et du Centre. Eh bien, cela ne suffit pas, monsieur le Président. En ce moment même, se déroulent à Jasper des audiences au cours desquelles on étudie la possibilité de rétablir le service ferroviaire entre Jasper et Kamloops. Je me pose des questions. Nous privera-t-on du service entre Calgary et Vancouver? Vaut-on nous enlever la seule autre correspondance que nous ayons avec le transcontinental? A cela, je réponds: «Jamais de la vie!» Et que le ministre des Transports (M. Axworthy) se le tienne pour dit. Les habitants de ma circonscription et ceux de l'Ouest en général sont disposés à descendre dans la rue pour se défendre. Nous avons besoin d'un service de transport modernisé, qui desserve les voyageurs au lieu de les renvoyer bredouilles.

Lors de la réunion d'hier du comité permanent des transports, nous avons remis en question la campagne de publicité, au coût de quelque 4 millions et demi de dollars, que le gouvernement a organisée pour annoncer avec tambours et trompettes les remaniements qu'il compte apporter au service de transport. Ce programme de publicité et d'expositions de 4.5 millions de dollars n'est rien d'autre qu'un tremplin politique dont le parti libéral a besoin pour convaincre les Canadiens de la nécessité d'un plan qu'il a échafaudé de toutes pièces. Le tarif du Corbeau était une des conditions exigées par l'Ouest pour entrer dans la Confédération. Depuis, nous avons été refaits par un gouvernement qui nous a imposé une loi que pratiquement tous les députés de Winnipeg jusqu'au Pacifique refusaient, sauf les deux libéraux du Manitoba. Cette opposition généralisée n'a pourtant pas empêché le gouvernement d'agir et nous commençons maintenant à mesurer les conséquences de ses actes.

Monsieur le Président, lorsque j'ai été élu député aux Communes, la Chambre étudiait un projet de loi appelé le Fonds de développement de l'Ouest. On débloquerait, semble-t-il, 4 milliards de dollars pour développer l'Ouest. Qu'est-il advenu de cet argent? Je devine ce que le gouvernement va nous dire. Nous avons changé d'idée. Nous avons maintenant le projet de loi sur le transport du grain dans l'Ouest à la place de cette mesure. Mais il y a loin de la coupe aux lèvres, monsieur le Président. On ne sait pas du tout ce qui va se passer et comment on va dépenser les deniers publics. On nous a dit au comité que les sociétés ferroviaires verseraient 90 millions de dollars dans ce fonds cette année. Le gouvernement fédéral versera 560 millions et les chemins de fer 90 millions. C'est tout à fait inacceptable, monsieur le Président. Qu'est-ce qui nous garantit que le réseau de transport recevra cet argent? Qu'est-ce qui nous garantit que les céréaliculteurs vont en profiter?