

Politiques des transports

pour améliorer les autobus et 4 millions pour améliorer les services aériens. Le conseil des premiers ministres des Maritimes et le comité des transports régionaux des provinces de l'Atlantique avaient demandé au gouvernement un milliard de dollars et non 100 millions. Ils estimaient avoir besoin de cette somme au cours des 8 ou 10 prochaines années pour réaliser ce qui, selon le ministre des Transports, doit être fait au cours des 3 ou 4 prochaines années.

Il en coûtera 260 millions de dollars pour remplir les nids-de-poule de la route transcanadienne entre Saint-Jean et Port-aux-Basques. Allons-nous attendre 10 ans, 20 ans ou 30 ans pour que ce soit fait? Pour qui nous prend-on dans les provinces de l'Atlantique? Où commence le Canada? Si une personne de Saint-Jean veut se rendre à l'autre bout du pays en train, elle ne le peut pas. Il lui faut prendre l'autobus. Le ministre a gagné son point et supprimé les premier 1,800 milles: les passagers doivent se rendre à Montréal en autobus pour ensuite prendre le train.

Je vois le ministre faire signe que non. Le rapport recommande d'éliminer tout le service ferroviaire, ce qui permettrait d'économiser 30 millions de dollars par année. Il veut nous donner 100 millions par année et économiser 9 millions, 10 millions ou 12 millions en supprimant le service entre Halifax et Sydney sur la route de la Vallée, le train qui longe la vallée de la rivière Saint-Jean, le train qui traverse l'Ouest du Nouveau-Brunswick qui passe par le Maine et par Sherbrooke pour se rendre à Montréal. Où vont ces sommes? Serviront-elles à verser de nouvelles subventions à la région de l'Atlantique? Je prétends essentiellement que cette solution n'est ni raisonnable ni acceptable.

Les seules personnes à voyager par avion dans dix ans seront les hommes d'affaires et probablement les députés. J'espère que les Canadiens auront assez de bon sens pour ne pas aller se foutre dans ce mode de transport coûteux. Que l'on se serve du train ou que l'on fasse du stop. Dans dix ans, nous n'aurons pas les moyens de nous servir d'autos, d'après ce qu'on nous dit. Nous n'aurons pas l'énergie nécessaire. Si nous l'avons sous forme d'essence et de pétrole, nous n'aurons pas les moyens de nous en servir: le coût en sera trop élevé pour la plupart des gens.

Que faisons-nous alors? Nous supprimons les trains de passagers pour les remplacer par des autobus. Nous avons évidemment besoin d'un bon service d'autobus. Je n'ai jamais entendu dire que notre service d'autobus n'était pas bon. Je n'en ai jamais entendu parler par quiconque jusqu'à ce qu'un groupe, d'IBI et d'ADI, quel que soit leur nom, nous en informe. Je me demande pour quel prix ils l'ont fait. N'importe quel chercheur compétent de n'importe quel député de la Chambre des communes aurait pu se documenter en 30 minutes et se montrer vachement plus précis dans sa rédaction. Le ministre a eu tort, et c'est regrettable, d'invoquer cette raison pour justifier la position qu'a adoptée le gouvernement relativement au moyen de transport que vont utiliser les habitants des provinces de l'Atlantique. Il ne s'en tirera pas ainsi.

Je n'ai fait que me répandre en invectives depuis quelques instants, mais en terminant, j'aimerais parler de l'étude sur le transport universel des voyageurs dans la région de l'Atlantique, sur laquelle s'appuie le programme du ministre. Cette étude oublie de comparer le coût du transport ferroviaire d'après les mêmes critères que le transport aérien ou routier.

Elle ne tient pas compte de l'infrastructure extrêmement chère, comme les grand-routes et les aéroports, qui sont nécessaires à ces deux moyens de transport. Elle part du principe que ceux qui actuellement voyagent par train prendront l'autobus une fois que les trains seront supprimés. Rien ne prouve que cette hypothèse soit vraie. En fait, l'expérience prouve que ces voyageurs recourront plutôt à l'automobile ou à l'avion, qui consomment beaucoup plus d'énergie. Prétendre que les bus consomment moins d'énergie que les trains peut être vrai dans certains cas. Par exemple, le gouvernement dissuade la population de voyager par train, ce qui oblige les compagnies de chemins de fer à exploiter un service-voyageurs avec un nombre restreint de passagers.

L'expert en science écologique bien connu, Barry Commoner, a exposé clairement tous les arguments en faveur d'un retour aux chemins de fer dans son tout dernier livre intitulé «The Poverty of Power». Je le recommande au ministre et à certains députés d'en face. Il signale que le train est de loin le mode de transport le plus économique en matière de consommation d'énergie: 630 mille-passagers par million de BTU contre 340 pour les autobus, 120 pour les avions et 110 pour les voitures particulières. En outre, et c'est le point le plus important, le train est le seul mode de transport, à part les petites voitures électriques, qui puisse assurer un service de transport en commun grâce à l'électricité.

Le rapport oublie de mentionner les qualités propres au transport par train, à savoir le confort, la sécurité, et la commodité pour les personnes âgées, les invalides ou les jeunes. Il laisse entendre que l'amélioration du service ferroviaire ne peut se faire qu'au détriment des autres modes de transports, en donnant l'impression, à tort, que les services de transport aérien et routier ne pourront être améliorés que si l'on effectue des réductions dans le service ferroviaire. La solution à un service de transport universel plus efficace, selon cette étude, semble être de renoncer à l'un des moyens de transport.

● (1740)

Enfin, il affirme que le nombre des passagers transportés par voie ferrée continue de diminuer. En fait, cette tendance s'est inversée très nettement d'après les chiffres les plus récents dont nous disposons. Je recommande aux députés de lire la lettre adressée par le Canadien National au comité sur les transports ferroviaires à Halifax il y a une dizaine ou une quinzaine de jours.

Je vous ai parlé des économies que nous serons supposés réaliser si nous abandonnons les transports ferroviaires au profit du transport par autobus. J'ai déjà expliqué que cela ne constitue pas un nouvel apport d'argent. Je voudrais demander au ministre ce qui arrivera sur le plan du revenu ainsi perdu et des impôts précédemment versée par les centaines d'employés qui se retrouveront sans emploi à la suite de cette décision. Comment cet argent sera-t-il remplacé par d'autres sources fiscales déjà existantes dans notre collectivité? Nous voudrions des réponses à certaines de ces questions.

On assiste actuellement à une vague de mécontentement à l'égard de l'attitude adoptée, de propos délibéré ou non, par le gouvernement. Je n'irai pas dire que le ministre a exercé un contrôle sur le calendrier des visites du comité sur les transports ferroviaires dans la région des Maritimes. Je dirai cependant qu'il nous paraît inacceptable d'envoyer un groupe aussi distingué que celui constitué par les commissionnaires du