

### Ajournement

Je suis heureux de voir que le ministre des Transports (M. Pepin) est à la Chambre ce soir et je le remercie d'être venu parce que je sais qu'il est fort occupé, mais je m'attendais à entendre son secrétaire parlementaire nous parler des réductions de service et des conséquences de cette décision pour les employés des chemins de fer. Chose curieuse, le secrétaire parlementaire est resté fidèle au ministre et appuie de tout cœur sa décision même s'il représente une grande région—celle de Winnipeg—où quelques 500 personnes seront directement touchées par l'abandon des lignes. Le secrétaire parlementaire sait aussi sans doute que la suppression du Northern Transcontinental aura d'énormes répercussions sur l'industrie touristique. Je suis certain qu'il sait qu'il n'y aura plus de service direct entre Saskatoon et Winnipeg. Le Northern Transcontinental ne passera plus par la ville de Rivers, au Manitoba, et Watrous ainsi que Melville n'auront plus de service du tout. La situation est très grave.

L'autre aspect de cette décision qui préoccupe bon nombre d'entre nous, c'est que le ministre semble faire deux poids deux mesures. Il a donné aux abonnés un an pour s'adapter au changement qu'entraînera sa décision, mais pour ceux qui seront le plus touchés par l'abandon des lignes régionales et transcontinentales, le service cessera le 15 novembre.

Aujourd'hui même, le ministre a reconnu à la Chambre que l'ordonnance de détermination des coûts est désuète, mal adaptée aux besoins et injuste. C'est aussi l'avis exprimé par la Commission canadienne des transports dans une décision publiée récemment à l'égard d'une audience tenue dans la province du Manitoba. Le ministre a aussi reconnu qu'il y aurait des changements. L'ordonnance de détermination des coûts est à la source des problèmes financiers de VIA Rail. Selon cette ordonnance, VIA Rail n'exerce aucun contrôle sur les 63 p. 100 de son budget consacrés aux services fournis par le CN et le CP, ce qui équivaut essentiellement à donner carte blanche à ces sociétés pour dépasser leur budget. Puisque le ministre a reconnu que nous devrions avoir une nouvelle loi sur VIA Rail qui définirait clairement son mandat, le projet de loi devrait être déposé devant le Parlement pour être pleinement débattu.

Compte tenu des difficultés que nous éprouvons à propos de l'ordonnance de détermination des coûts, je ne vois pas pourquoi le ministre veut agir aussi vite. Les avis de licenciement ont été remis et les nouveaux horaires sont mis en place. J'ai appris aujourd'hui que l'on a mis à la casse quelques-uns des wagons de voyageurs en prévision des réductions qui entreront en vigueur le 15 novembre. C'est nous placer clairement devant le fait accompli.

Je crois comprendre qu'une plainte sera déposée demain. Même si les tribunaux sont saisis de l'affaire, ces mesures ont déjà été prises. Le ministre va de l'avant. A la Chambre, au Sénat, au sein du comité mixte des règlements et autres textes réglementaires et dans l'ensemble du pays, on assiste à un violent débat. Ce qui n'empêche pas le ministre d'aller de l'avant de façon arbitraire et avec son air arrogant habituel. C'est là un comportement assez similaire à celui dont le

gouvernement fait montre dans l'affaire constitutionnelle et au sujet du programme énergétique.

Le ministre devrait bien comprendre ce qui se passe, parce qu'il comprend le Canada. Il a sillonné le pays d'un bout à l'autre et participé au groupe de travail sur le projet constitutionnel.

● (2215)

Comme le ministre comprend le caractère régional et la diversité de notre pays, je n'arrive pas à m'expliquer pourquoi il déroge à un usage bien enraciné dans notre histoire et nos traditions, soit celui de tenir des audiences publiques sur des questions aussi importantes et fondamentales pour les Canadiens. Le ministre explique son refus en disant que cela prendrait trop de temps et que la perspective de donner des instructions à la CCT ne l'emballer pas. Les trajets qui sont abolis ont été en fait établis après de longues audiences publiques par la CCT ayant pour critères le service et les besoins du public. Si le gouvernement d'alors n'était pas d'accord avec la décision ou directive de la CCT, il aurait dû invoquer l'article 64 à ce moment-là. Il ne doit pas l'invoquer après deux ans. C'est là, fondamentalement, à mon avis, qu'on viole l'esprit et l'intention de l'article 64 en ce qu'il se conforme au principe inscrit dans la loi nationale sur les transports. Je trouve le précédent extrêmement dangereux.

On m'a remis aujourd'hui un document qui a été préparé par la Direction de l'analyse économique des chemins de fer du comité des transports par chemin de fer et qui est daté du 21 octobre 1981. Je le déposerais volontiers, car sur 18 demandes différentes, il n'y a pas eu d'audiences publiques dans seulement deux cas. Le précédent est bien établi. Je prie le ministre avec toute la persuasion dont je suis capable de remettre son projet à l'étude et de donner une chance aux Canadiens. Je le prie instamment de donner aux intéressés la possibilité de se faire entendre. Je le supplie de remettre sa décision et de laisser jouer le processus historique et traditionnel. Je crois qu'il constatera que sa tâche est infiniment plus facile, et il retirera beaucoup de satisfaction . . .

**M. l'Orateur adjoint:** A l'ordre. Je regrette d'interrompre le député, mais son temps de parole est expiré.

**L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports):** Monsieur l'Orateur, je m'étonne de l'attitude adoptée par mon ami, le député de Végréville (M. Mazankowski) ce soir comme l'autre jour. Je n'ignore pas que c'est un homme passionné, dévoué et plutôt prompt à l'action. Du moins c'est ce que je croyais, mais j'ai bien l'impression maintenant que ce qui l'a empêché de nous prouver le contraire, c'est qu'il soit resté si peu de temps au gouvernement, car tout ce dont il a parlé ou du moins ce dont il a parlé essentiellement—je ne voudrais pas être injuste envers lui—exception faite du généreux sermon sur la démocratie qu'il a fait aux députés et à moi-même, c'est de retards. Ce qu'il veut, c'est retarder les choses. Il pensait pouvoir arriver à ses fins en demandant que la Commission canadienne des transports intervienne alors qu'il sait très bien que cela aurait pris deux voire trois ou quatre ans. C'est obligé: il y a 21 lignes à prendre en considération, au moment des audiences publiques.