

*Loi sur les chemins de fer*

● (1532)

Ce qui est incroyable, c'est que même si le gouvernement hésite à maintenir ce service, il n'hésite absolument pas à concrétiser l'extravagant projet de construire un second aéroport à Toronto. Je veux parler du projet avorté de Pickering qui demeure toujours un chantier abandonné dans l'est de la circonscription. Songez seulement à l'argent qu'on y a englouti, monsieur l'Orateur, aux bonnes terres qui ont été détruites par l'éviction des cultivateurs qui les possédaient. On a consacré près de \$10 millions au seul achat de terrains. Si j'insiste sur ce point, c'est que de toute évidence nous avons un gouvernement dont les priorités sont loin de coller à la réalité.

Il y a vingt ans, nous pouvions peut-être comprendre l'opportunité de concentrer nos efforts sur l'aéronautique et la construction d'aéroports mais, aujourd'hui, la technologie a changé, la mentalité des gens a changé et l'énergie coûte de plus en plus cher. Nous vivons une époque où faire la navette par train de banlieue devrait être encouragé et non découragé. Il est temps que le gouvernement comprenne qu'il doit arrêter d'investir des centaines de millions de dollars dans des éléments blancs comme Mirabel et d'autres projets de construction d'aéroport, alors que les gens ont besoin de meilleurs services pour se rendre à leur travail et en revenir tous les jours. Voilà le véritable problème, et il est temps que ce gouvernement inhumain, friand d'expédients politiques, comprenne la situation. Nous n'avons pas besoin d'un aéroport à Pickering dans la région de Toronto, mais d'un meilleur service de banlieue, et si l'actuel gouvernement n'en fournit pas un aux habitants de cette région, eh bien, il est temps qu'il soit remplacé.

**Des voix:** Bravo!

**M. Stevens:** Je parle ainsi parce que j'estime absolument inadmissible que le gouvernement ait refusé de payer les dépenses occasionnées par le redressement des voies ferrées dans le secteur ouest de la gare de triage située près de la gare Union à Toronto. Il a refusé de dépenser les 50 millions de dollars qui étaient requis pour réaligner ces voies ferrées, ce qui tombe évidemment sous sa responsabilité, et il a par ce refus empêché l'amélioration du service de train GO dans tout le nord-ouest et l'ouest de Toronto.

Je remarque que le député de Mississauga, le ministre d'État chargé de la petite entreprise (M. Abbott), est ici. S'il était honnête, il participerait au débat pour dire que les gens sont très préoccupés dans cette région, dans sa circonscription, par le manque d'installations convenables de transport de banlieue en provenance du secteur ouest de Toronto. Disons clairement que la raison du manque d'installations—le gouvernement de l'Ontario est prêt à payer et a réservé les fonds à cette fin—est que le gouvernement fédéral refuse de dépenser environ 50 millions de dollars pour le réalignement et la réfection des voies. Ce sont les faits. En même temps, le gouvernement fédéral tolère que le projet pratiquement mort-né de l'aéroport de Mirabel perde plus de 50 millions de dollars par année.

Il est temps qu'il mette de l'ordre dans ses priorités. Ceux qui veulent se rendre au travail et en revenir devraient certes être les premiers à être considérés. A une époque où nous

[M. Stevens.]

essayons d'économiser l'énergie, où nous demandons aux gens de se servir de plus petites voitures, nous devons certes leur permettre d'utiliser les chemins de fer qui peuvent les amener au travail et les en ramener au lieu de les frustrer et même de refuser de leur offrir ce genre de service de banlieue.

Si les députés regardent l'histoire du CN, ils verront que c'est un exemple classique d'une société de la Couronne dont on dit qu'elle offre un bon service mais qui laisse en fait, constamment se détériorer le service le plus important de tous, dans ce cas-ci le service de passagers pour ceux qui en ont besoin tous les jours pour se rendre à leur travail et en revenir.

Je sais que notre temps est limité, monsieur l'Orateur, mais j'aimerais réfuter les arguments avancés par d'autres orateurs qui pour défendre le CN ont dit au gouvernement: «Remettez donc la dette et nous prendrons meilleur soin des finances de la société à l'avenir. Si nous pouvons d'une façon ou d'une autre être exonérés de cette dette, nous veillerons à assurer la prospérité de nos futures affaires».

Les députés ont certes toutes les raisons de se méfier de ces déclarations. Si nous avons la moindre preuve—et j'espère que si le ministre peut nous la fournir, il le fera au comité—que si nous acceptons de refinancer ou de recapitaliser le CN, celui-ci fournira un meilleur service de banlieue à Montréal, à Toronto, à Winnipeg, à Vancouver, à Edmonton ou à Calgary, je conseillerais aux députés d'adopter le bill presque sans débat parce que nous ferions quelque chose dont le public canadien a grandement besoin. Ce qui m'inquiète, c'est qu'on nous demande encore une fois de donner carte blanche au CN et qu'en adoptant le bill, nous permettions au CN d'oublier toutes ces erreurs du passé et qu'une fois qu'il pourra tout recommencer à zéro, il se mette encore une fois à réduire le service, à augmenter ses tarifs et à imposer un déficit sans cesse croissant aux contribuables canadiens.

Voilà les faits. Si le gouvernement veut vraiment remettre le CN sur un pied, pourquoi n'autorise-t-il pas la participation du secteur privé? Pourquoi ne permet-il pas au secteur privé d'acheter au moins une partie des actions du CN? Je vais vous dire, monsieur l'Orateur, pourquoi il ne le fait pas. C'est parce que Michael Piftfield, le bras droit du premier ministre n'aime pas cette idée et ne pense pas que les investisseurs du secteur privé doivent avoir une part des actions dans une société de la Couronne. Il a beaucoup plus d'influence auprès du premier ministre que ce pauvre ministre des Transports. Le fait est que le pays n'est pas dirigé par un cabinet, mais par une élite qui gravite autour du cabinet de l'empereur et cette élite a beaucoup plus d'influence sur cet empereur, c'est-à-dire le premier ministre, que n'importe quel minable ministre, y compris le ministre des Transports.

Au comité, j'espère examiner certaines de ces questions de façon un peu plus approfondie et j'espère obtenir quelques réponses au sujet des activités du CN. J'aimerais aussi qu'on explique plus clairement pourquoi on a accumulé cet amortissement et, deuxièmement, pourquoi le CN pense que celui-ci peut maintenant être pratiquement éliminé grâce à la démarche bien commode de recapitalisation mentionnée dans le bill. Mais je tiens surtout à savoir ce que le CN compte faire pour les banlieusards des grands centres canadiens, dont Toronto.