

Transport

disposition et à la portée des gens en ce qui a trait au train-voyageurs et de marchandises. Il faut dès maintenant penser à la mise en place d'infrastructures, d'équipements et de services qui permettraient à nos régions de redevenir concurrentielles tant sur les plans économiques, commerciaux et industriels. Il s'agit pour nous d'une stricte nécessité. Accepter une diminution des services, c'est courir un risque trop grand, c'est reculer, c'est un luxe trop grand et trop dispendieux pour que l'on puisse y consentir. Bref, ce serait nous punir sous le couvert de parfaits collaborateurs compréhensifs et de bonne foi.

Le gouvernement doit donc se prononcer: ou bien il continue à tolérer la désertion et à la favoriser, et le jeu actuel des statistiques d'urbanisation en est une preuve éclatante; ou bien le gouvernement détruit les distances par un réseau public de communications subventionné et approprié, et par une politique des transports qui permettrait de retrouver les ressorts économiques dont nos régions ont absolument besoin.

Quant aux compagnies impliquées actuellement dans le transport ferroviaire, nous admettons aussi leurs difficultés, mais nous ne pouvons accepter que ces mêmes compagnies partagent ces problèmes de rentabilité avec les municipalités, par exemple, ou des organismes privés. Voici deux exemples de cette exploitation des municipalités et d'organismes privés:

Les compagnies exigent une participation des municipalités pour l'aménagement de voies d'accès à certains passages à niveaux. La participation aux travaux eux-mêmes me semble acceptable, mais de là à s'engager à payer des frais d'entretien, cela me semble tout à fait inacceptable. A mon avis, il s'agit d'un transfert de rentabilité qu'on impose à une municipalité, et il n'a pas sa raison d'être.

Le Canadien Pacifique veut forcer des clubs de motoneiges à lui rembourser des frais d'entretien des passages à niveaux servant aux autoneiges. Voici un autre exemple de rentabilité qu'on impose injustement à un groupe qui n'a ni le goût, ni les moyens de payer. Est-ce à dire que le réseau ferroviaire deviendrait un embêtement plutôt qu'un service qui s'ajoute à d'autres services dans des régions comme les nôtres?

Voici les questions que nous inspire la situation présente: Est-ce que les sociétés de chemins de fer vont continuer à persécuter les pauvres gens? Vont-elles continuer à diminuer leurs services au point que personne ne sera intéressé à y recourir? Comme les sociétés avaient à un certain moment contribué à faire naître certains sous-centres, aujourd'hui contribueront-elles à les éloigner, voire même à les faire mourir? Ou encore, est-ce que la Commission canadienne des transports et le gouvernement sont disposés à présenter une politique globale des transports, ce qui aurait pour effet direct de sauver les régions excentriques de la catastrophe et de permettre à chaque citoyen de s'ajuster en parfaite connaissance de cause?

Bref, nous n'acceptons et nous n'accepterons aucune diminution des services et nous exigeons l'établissement d'une politique globale des transports.

Monsieur l'Orateur, ce qui guide ma démarche, c'est vraiment la crainte, et je me réfère à cette crainte qui est le commencement de la sagesse.

On veut nous convaincre avec des arguments qui semblent logiques, mais au fond, on ne fait qu'une chose, nous rendre encore plus vulnérables, nous détruire par notre propre coopé-

ration car, en dernier ressort, nous n'aurons plus d'autre choix que celui de disparaître.

On sait que le gouvernement a recommandé à la Commission Canadienne des Transports de remplacer par des autobus les trains de voyageurs desservant les régions peu peuplées afin d'éliminer les subventions fédérales. Cependant, en même temps, les chemins de fer augmentent leurs tarifs au-delà des possibilités de payer des nombreux usagers actuels et futurs.

Cette politique de financement intégral par l'usager est préjudiciable à des régions comme la mienne et le bill C-233, en limitant les réductions supplémentaires de services et les augmentations de prix, contribuerait à une politique de traitement équitable pour toutes les régions.

De plus, ce bill ne fait que nous garantir contre les grands stratèges qui n'en finissent plus de nous éloigner et de nous persécuter avec les arguments économiques.

Monsieur le président, est-il possible de dire que si les brillants économistes ne réussissent pas dans leurs grandes stratégies urbaines, tout au moins, ils ne viennent pas polluer nos campagnes avec leurs théories, encore moins nous les faire payer.

Je voudrais que notre ministre des Transports (M. Lang) soit le meilleur ministre, mais il ne le sera pas en économisant sur le dos de ceux qui sont économiquement plus faibles, il le sera lorsque sa politique des transports permettra à la population de vivre à des coûts justes et raisonnables et qui feront de nos régions des sous-régions économiques où il sera possible de travailler et de produire à des coûts concurrentiels, de façon à vendre à des prix concurrentiels.

Voilà l'un des objectifs d'une politique des transports rationnelle à être établie avant de nous imposer des réductions de services et des augmentations de coûts.

En terminant, monsieur le président, est-il besoin de dire que cette politique des transports que nous souhaitons ne s'appliquerait pas qu'aux trains mais qu'elle devrait étudier tous les modes de transport et proposer des solutions qui respecteraient les besoins des régions éloignées.

● (1722)

[Traduction]

M. Hugh A. Anderson (secrétaire parlementaire du ministre des Pêches et de l'Environnement): Monsieur l'Orateur, si j'ai bien compris, le bill à l'étude vise à garantir qu'on n'apportera pas des améliorations au réseau de transport dans les régions urbaines du Canada au détriment du reste du pays. Je suis tout à fait d'accord avec la note explicative donnée par le député.

Je m'intéresse beaucoup à ce qui s'est passé ces dernières années dans ma propre région au sujet du chemin de fer Esquimalt-Nanaimo, qui est le seul chemin de fer sur l'île de Vancouver. Les députés voudront peut-être noter que notre seul autre moyen de communications dans la partie est de l'île de Vancouver est une route à faible gabarit. Le chemin de fer Esquimalt-Nanaimo est passé entre les mains de CP en 1912 et il essaie depuis plusieurs années d'accomplir deux choses. Il a essayé d'abord de supprimer entièrement le service voyageurs et, ensuite, d'abandonner le service de transport des marchandises en laissant les chevalets pourrir. Par la suite, il a indiqué à la Commission canadienne des transports que cela coûterait trop cher de les réparer et qu'il devrait abandonner aussi le service de transport des marchandises.