

### *Les transports*

Il est grand temps que nous contraignons les sociétés de transport à fonctionner dans l'intérêt du public et non pas de celui de leurs actionnaires et je serais le premier à reconnaître que le gouvernement libéral a échoué dans ses efforts visant à améliorer les installations destinées au transport du fret et des passagers.

Au cours de la dernière campagne électorale, le premier ministre (M. Trudeau) a promis que le gouvernement consacrerait 290 millions de dollars sur une période quinquennale pour améliorer le matériel et les édifices destinés au transport urbain. Il n'a jamais tenu cette promesse. Le programme actuel annoncé l'année dernière ne prévoit tout au plus dans certains cas qu'un finacement nouveau minime, et l'on constate aujourd'hui que le CPR augmente de 35 p. 100 ses tarifs de banlieue à Montréal, tandis que le CN les augmente pour sa part de 50 p. 100.

Au cours de la dernière campagne électorale, le premier ministre a promis d'ajouter de nouveaux trains transcontinentaux d'excursion aux services déjà existants. En réalité, les libéraux ont l'intention de réduire le service transcontinental d'un bout à l'autre du Canada. Le gouvernement a fait préparer un rapport par des spécialistes IBM recommandant l'abandon de deux des trois services entre Montréal et les Maritimes.

Au cours de la campagne électorale de 1974, le premier ministre a promis de mettre en service des trains à haute vitesse pour desservir le corridor Québec-Windsor, et assurer la liaison Canada atlantique-Québec et Edmonton-Calgary ainsi que Vancouver-Chilliwack. Cinq ans se sont écoulés depuis lors et aucun nouveau train n'a encore été mis en service. En fait, certains trains ont même été retirés. Le gouvernement n'a commandé que dix rames pour l'ensemble du Canada. Cela ne remplacera même pas la capacité du vieux matériel qui sera expédié à la ferraille. Nous nous retrouverons encore moins avancés que maintenant.

Le train reliant Ottawa à Toronto met cinq heures et trois quarts à parcourir cette distance à une vitesse moyenne de 48 milles à l'heure. Le train reliant Edmonton à Calgary roule à une vitesse moyenne de 55 milles à l'heure et la société-d'État, VIA Rail parle d'abandonner ce service. Il n'est pas étonnant que personne ne prenne le train si un lièvre peut faire le voyage plus rapidement. Tant que nos villes ne seront pas reliées les unes aux autres par des trains roulant à des vitesses moyennes de 125 à 150 milles à l'heure, rien n'incitera les gens à laisser leurs voitures à la maison et à prendre le train au lieu de l'autobus ou de l'avion.

Je souligne qu'en Alberta le NPD a promis d'affecter 500 millions de dollars à l'amélioration du service ferroviaire reliant Edmonton à Calgary. C'est là le genre de programme dont nous avons besoin partout au Canada, dans les Maritimes, dans le centre et dans l'Ouest. Il faut investir massivement dans l'amélioration de nos services ferroviaires, car c'est le mode de transport qui consomme le moins d'énergie après le transport par eau. En améliorant la capacité de notre réseau ferroviaire pour transporter les gens nous le rendrons aussi plus efficace pour le transport des marchandises. Cela entraînerait la création de plus d'emplois et un meilleur développement industriel.

Les libéraux ont promis de rénover tout le réseau de manutention des grains en 1974, du grenier de l'agriculteur aux navires dans les ports. Ils ont promis de créer une société

nationale de location de wagons à marchandises et d'acheter une réserve de ces wagons. Ils n'en ont rien fait.

Je voudrais rappeler au ministre des Transports que s'il mettait en application l'article 262 de la loi sur les chemins de fer qui stipule que les chemins de fer doivent fournir les installations nécessaires pour charger, transporter et décharger toutes les marchandises, et que s'ils mettaient en application la principale recommandation de la Commission Hall relativement aux tarifs statutaires, les chemins de fer disposeraient des fonds nécessaires pour reconstruire et rénover leurs voies ferrées et pour acheter des wagons et des locomotives. Ils auraient le plus gros des fonds dont ils ont besoin. Le gouvernement du Canada pourrait prêter tous les fonds dont les chemins de fer ont besoin à un faible taux d'intérêt.

Le manque de wagons pour transporter le grain n'est pas le seul problème. Depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, nous manquons de matériel roulant. Parlez-en aux producteurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick. Ils vous diront que ce problème existe depuis 50 ans, qu'ils n'ont jamais eu assez de wagons pour transporter leurs récoltes. Parlez-en aux producteurs de fruits et de légumes du sud de l'Ontario. Ils vous diront qu'il n'y a jamais assez de matériel roulant. Parlez-en au député de Medicine Hat (M. Hargrave). Il vous dira que dans son cas et dans celui de milliers d'autres éleveurs on a toujours manqué de wagons à bestiaux quand le moment venait de transporter leurs animaux.

Parlez-en aux entrepreneurs de l'industrie forestière, monsieur l'Orateur. Lorsqu'il y a de grandes quantités de bois d'œuvre destiné à l'exportation à transporter, on ne trouve jamais suffisamment de wagons, et c'est la même chose pour toutes les marchandises. Les compagnies ferroviaires n'ont jamais rempli les obligations qui découlent de la loi sur les chemins de fer.

● (1630)

Le ministre a parlé de 700 à 800 millions de boisseaux-années; c'est fantastique. Par contre, ce qui est tragique, c'est que nous aurions pu vendre trois millions de tonnes de grains en plus à la Chine l'année dernière. Les Chinois préfèrent s'adresser à nous, car ils nous sont reconnaissants de la manière dont nous les avons servis jusqu'à présent. La Commission du blé n'a pas pu soumissionner pour ce contrat; ses dirigeants savaient en effet que nous serions incapables de livrer trois millions de tonnes de grains supplémentaires étant donné que les chemins de fer ne pouvaient pas assurer le transport jusqu'à la côte ouest. Le commissaire de cet organisme a dit que les agriculteurs des Prairies avaient perdu en tout 450 millions de dollars soit \$3,000 chacun au cours de l'année civile 1978 faute de pouvoir faire acheminer davantage de grain pour l'exportation.

D'après la commission, le gros problème, c'est la pénurie de wagons. Les compagnies ferroviaires continuent à mettre en moyenne 1,800 wagons couverts au rancart par an; par conséquent, on a eu recours au chantage pour faire payer 2,000 nouveaux wagons-trémies aux agriculteurs alors que normalement, ce sont les chemins de fer et le gouvernement qui auraient dû en assumer les frais. Je ne critique pas la Commission canadienne du blé. Je n'apprécie pas beaucoup le fait qu'elle ait dû commander des wagons-trémies, mais elle n'avait pas le choix si elle voulait protéger nos débouchés à l'étranger