

L'ajournement

de fer sur cinq itinéraires différents, en échange de 125 millions de dollars qui seront versés aux provinces de l'Atlantique sur une période de trois ans, dont 100 millions seront consacrés à la construction routière.

Je puis comprendre que le ministre des Transports connaisse mal les caractéristiques démographiques et géographiques de la région; mais que le premier ministre de la Nouvelle-Écosse admette, contre ce qui correspond à un plat de lentilles, que la région du Cap-Breton soit coupée de l'unique route transcontinentale proposée qui sera construite, c'est à mon avis incroyablement, pour ne pas dire absurde.

Ma question laissait entendre que le ministre, en publiant ces documents et principalement les rapports d'études qui ont été préparés par les gouvernements sous les auspices du comité mixte des transports, avait préjugé des réactions recueillies au cours des audiences publiques du comité des transports sur le transport des passagers tenues en divers points des Maritimes.

C'est la date choisie pour cette publication qui m'a amené à conclure, comme d'autres d'ailleurs, que le ministre avait préjugé des résultats ou avait réussi à persuader les commissaires qui menaient les audiences, le doigt sur la gachette. Que cela soit intentionnel ou non, le ministre jette des doutes sérieux sur la légitimité de ces audiences, et jette une ombre sur le rôle de la commission qui semble être une simple mesure de façade, qui ne sert qu'à justifier une politique gouvernementale qui avait déjà été décidée depuis longtemps.

En faisant ressortir dans ce rapport d'études que le gouvernement fédéral était disposé à subventionner à 100 p. 100 ce programme, si l'on acceptait qu'il n'y ait qu'un train transcontinental entre Halifax et Montréal, alors qu'aujourd'hui la contribution du gouvernement fédéral est de 80 p. 100 seulement, le ministre m'a semblé, et je suis loin d'être le seul de cet avis, imposer ses vœux et forcer les commissaires à conclure comme il l'entendait. Le moins qu'on puisse dire est que ce rapport d'étude constitue une intervention injustifiée, à un moment crucial des audiences et au beau milieu des entretiens qui se poursuivaient dans les Maritimes et qui allaient déterminer l'avenir du service-voyageurs de la région.

● (1820)

En réponse à ma question, le ministre a déclaré que le très vaste programme d'aide au transport dans les provinces de l'Atlantique «prouve bien notre intention de mieux employer les fonds destinés aux provinces de l'Atlantique». Eh bien, il y a une foule de gens dans les provinces de l'Atlantique qui n'estiment pas qu'un programme d'aide de 125 millions de dollars, réparti sur trois ans pour l'ensemble des provinces Maritimes, est très vaste. De fait, le ministre de la Voirie de la Nouvelle-Écosse est censé avoir déclaré, selon le *Chronicle Herald* du jeudi 2 juin, que la proposition dont le ministre des Transports (M. Lang) a saisi la Commission des transports ne ressemble pas au programme que les provinces avaient soumis au ministre lors de réunions antérieures cette année.

Le ministre des Transports, bien entendu, se préoccupe d'avoir à supporter les frais du service-voyageurs par chemin de fer dans tout le Canada à raison de 112 millions et pense que la solution serait de le supprimer. Comme nous sommes dans une ère de consommation effrénée d'énergie, une chose me frappe: le ministre ne semble guère se préoccuper de devoir payer les déficits découlant de l'exploitation des aéroports, dont Mirabel, qui représentent une somme annuelle de 250

millions de dollars. Compte tenu de la crise énergétique qui guette le Canada au cours de la prochaine décennie, on devrait mettre l'accent sur l'économie de cette ressource, surtout dans les transports publics et privés. Étant donné que la Nouvelle-Écosse dépend tellement du pétrole importé, le problème est encore plus grave pour celle-ci que pour les autres provinces, sauf l'Île-du-Prince-Édouard.

Pour ce qui est de ma question supplémentaire au sujet de la dépense de 125 millions de dollars échelonnée sur une période de trois ans pour compenser la réduction du service-voyageurs dans la région de l'Atlantique, il n'est pas question d'améliorer le matériel ni les installations, comme les trains de voyageurs, les locomotives, les plates-formes et ainsi de suite. J'ai signalé, selon mon interprétation de l'accord, que les provinces de l'Atlantique, surtout les deux qui dépendent des chemins de fer—la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick—n'auraient en partage que la technologie des années 40 et 50, alors que les autres provinces seraient dotées de services-voyageurs plus perfectionnés et plus efficaces.

Lorsqu'il m'a répondu, le ministre a paru accepter cette évaluation, même s'il a formulé l'observation générale «Nous croyons qu'il est essentiel d'améliorer le transport des voyageurs par chemin de fer», et l'a rattachée à la hausse proposée des subventions. Cela ne constitue cependant pas un engagement pour ce qui est de la rénovation nécessaire du matériel, des plates-formes, des voies, et le reste.

Le ministre entend manifestement réduire le service-voyageurs dans les Maritimes. Si je dis «Maritimes», c'est que Terre-Neuve ne possède plus de réseau ferroviaire, non plus que l'Île-du-Prince-Édouard. J'ai lu le mémoire que le CN a soumis à la Commission canadienne des transports lorsque celle-ci a tenu une audience à Halifax le 17 mai 1977. Voici ce qu'a déclaré M. Garth Campbell, vice-président de la commercialisation du service-voyageurs du CN:

Ce serait une erreur de compter que les services ferroviaires seront maintenus simplement en divisant par deux ou par quatre les services offerts.

M. Campbell semble être d'accord avec moi et non avec le ministre quand il affirme dans le mémoire du Canadien National que si le gouvernement décidait de mettre l'accent sur les services routiers et aériens, les services ferroviaires ne recevraient que peu ou pas de capitaux. Il a fait remarquer que les wagons de voyageurs en usage dans la région des Maritimes étaient vieux de 25 ans et qu'un wagon servant à Halifax avait même 40 ans.

Le document qu'a déposé le 25 mai le ministre des Transports renferme à la page 3 un tableau indiquant le nombre et la proportion annuels des voyageurs répartis entre les quatre modes de transport, soit le train, l'autocar, l'avion et l'automobile. Mais en incorporant ce tableau à son document pour renforcer sa thèse, le ministre des Transports a omis les statistiques qui démontrent, comme l'a fait ressortir M. Campbell dans son mémoire, que le nombre des voyageurs par train qui déclinait régulièrement depuis 1971 a recommencé à augmenter depuis deux ans.

Dans un mémoire que j'ai soumis le 27 mai à la Commission canadienne des transports à Sydney, j'ai montré comment des améliorations au transport ferroviaire pourraient à long terme venir en aide à l'aciérie de la Sydney Steel, à la Pictou County Trenton Car Works et, indirectement, au port de Halifax; je n'ai cependant pas le temps de répéter ici mes arguments.