

Transports

Prairies en créant le comité d'action ferroviaire pour les Prairies...

L'Orateur suppléant (M. Turner): A l'ordre. Je regrette d'informer le député que son temps de parole est écoulé.

[Français]

M. Charles Lapointe (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le président, depuis longtemps j'espérais cette journée d'opposition sur la politique des transports au Canada. J'avais eu la naïveté de croire que les députés de l'opposition pourraient nous suggérer quelques mesures et quelques solutions concrètes aux problèmes importants, il faut bien le dire, auxquels nous faisons face lorsqu'il s'agit d'élaborer une politique nationale dans ce domaine très important de notre économie et de la vie de notre pays, parce que cette politique a des effets sur l'unité nationale.

Alors, monsieur le président, j'avoue que c'est avec une grande déception que j'ai assisté depuis le début à tout ce débat pour entendre dire pendant des heures tout ce que le gouvernement n'a pas fait et que la politique des transports devrait établir des groupes consultatifs avec les provinces, qu'elle devrait être basée ou orientée vers un meilleur développement économique du Canada, pour entendre dire également qu'il faudrait avoir un bras de l'Ouest et un bras de l'Est de la Commission canadienne des transports, tous des points, monsieur le président, qui ont été à plusieurs reprises répétés par le gouvernement et particulièrement dans le document de 1975 sur l'énoncé de principe de la politique des transports.

Je voudrais, monsieur le président, au cours de mes remarques m'attacher plus précisément aux réalisations dans le domaine des transports, particulièrement dans la province de Québec. Au cours de ce débat et dans d'autres débats, nous n'avons pas souvent eu l'occasion d'entendre parler les députés d'en face sur ce que fait Transports Canada au Québec, et les seules fois où on entend parler des questions de transport qui concernent la province, on entend dire que le gouvernement dépense trop d'argent à Mirabel, que les tarifs de la province de Québec dans le domaine du transport des marchandises par chemin de fer sont trop favorables comparativement aux tarifs des Maritimes, ou encore que les ateliers de réparation des avions à Dorval devraient être déménagés à Toronto.

Je sais que les honorables députés d'en face ont de graves lacunes en ce qui concerne leur représentation dans la province de Québec, et c'est pour cette raison que je suis heureux ce soir, monsieur le président, de pouvoir les renseigner quelque peu sur les grandes réalisations du ministère des Transports dans cette province.

La plupart des honorables députés de l'autre côté de la Chambre ont exprimé avec beaucoup de vigueur et d'âme les grands problèmes que nous connaissons dans le domaine des transports de passagers par chemin de fer. Cependant, ils ont tous passé très rapidement sur cette grande réalisation de ce gouvernement, savoir la création de VIA Rail. Et je voudrais parler brièvement de ce en quoi consiste cette nouvelle société de la Couronne qui bénéficie très particulièrement à la province de Québec. On sait tous que le rail, historiquement, a pris naissance dans la région de Montréal et que c'est également à Montréal que se trouvent les sièges sociaux du Cana-

dien National et du Canadien Pacifique, et c'est pour cette raison que logiquement, à mon avis, le siège social de VIA Rail devait être établi à Montréal comme cela a été fait.

Monsieur le président, on se souviendra qu'en 1967, en vertu de la loi nationale sur les transports, le gouvernement s'était engagé à payer 80 p. 100 des déficits des services de voyageurs des deux sociétés de chemins de fer, le Canadien National et le Canadien Pacifique. En 1974, on s'est rendu compte que cette politique n'avait pas eu tous les effets désirés, car on se retrouvait avec un déficit de 167 millions de dollars et il était prévu qu'en 1980 le déficit atteindrait 400 millions de dollars. Voilà pourquoi le gouvernement a décidé, en 1977, de créer cette nouvelle société qui s'appelle VIA Rail et d'amalgamer les deux sociétés de chemins de fer du Canadien National et du Canadien Pacifique afin de redonner un souffle nouveau à cet important mode de transport.

Le défi auquel doit faire face VIA Rail, monsieur le président, consiste à mettre sur pied un système de transport de voyageurs efficace et économique. On doit également viser à une réduction sensible des subventions et établir un programme innovateur de marketing destiné à rétablir la confiance du public dans ce mode de transport. Nous sommes convaincus que les revenus augmenteront à long terme. Il est certain que cela ne se fera pas dès les premières années d'exploitation, mais j'ai pleine et entière confiance dans le conseil d'administration et en son président qui, et je le sais, ne ménagent pas leurs efforts afin de donner à ce nouveau service la part qui lui revient du marché canadien des transports.

Afin de rassurer nos amis du Nouveau parti démocratique qui se plaignent souvent du fait qu'on a voulu sacrifier sur l'autel du profit les services à donner à la population canadienne, ils doivent se souvenir que dans la définition ou dans le mandat de VIA Rail, comme d'ailleurs dans la loi que nous avons adoptée l'automne dernier sur Air Canada, dans chacune de ces lois, et comme c'est la situation également pour la loi que nous étudions actuellement sur le Canadien National, dans chacune de ces lois il y a toujours une disposition permettant au gouvernement de décider que dans une région donnée plus défavorisée, soit par manque de population, soit par une mauvaise infrastructure industrielle, il soit possible avec des subventions gouvernementales de continuer à assurer un service, soit les trains de voyageurs, soit les avions, soit les trains de marchandises.

Monsieur le président, comme on le sait également, Transports Canada, afin d'aider VIA Rail, a confié à une société de Montréal, à la suite d'un appel d'offres national, bien sûr, la redécoration des voitures de voyageurs qui seront transférées du CP au CN. Ces voitures seront d'abord utilisées sur la lignes du corridor Québec-Windsor et sur le service continental et elles permettront de voyager d'une façon plus agréable par train. Le ministre a aussi chargé la société montréalaise Bombardier M.L.W. de la construction de 10 trains légers, rapides et confortables, et ce nouveau matériel sera composé de 22 locomotives et de 50 voitures qui sont achetées conjointement par le gouvernement fédéral et la société VIA Rail à un coût approximatif de 90 millions de dollars.