

L'Orateur suppléant (M. Turner): A l'ordre. La présidence croit comprendre que la Chambre serait disposée à se former en comité plénier pour étudier le bill au lieu de le renvoyer au comité permanent. Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

L'Orateur suppléant (M. Turner): Il en est ainsi ordonné.

(La motion est adoptée, le bill est lu pour la 2^e fois et étudié en comité; rapport est fait du bill qui est lu pour la 3^e fois et adopté.)

● (1712)

BILLS PUBLICS

[Français]

LOI MODIFIANT LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER, 1978

MESURE VISANT À CE QUE LES AMÉLIORATIONS DES TRANSPORTS DANS LES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES NE SE FASSENT PAS AUX DÉPENS DU RESTE DU PAYS

M. Claude Tessier (Compton) propose:

Que le bill n° C-233, concernant la politique de financement du transport dans les régions extra-métropolitaines, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

—Monsieur l'Orateur, le bill C-233 que je présente cet après-midi concerne le financement des transports dans les régions extra-métropolitaines et plus particulièrement dans les régions excentriques, c'est-à-dire dans les régions éloignées des centres nerveux économiques du Canada. Il a pour objet de modifier la loi sur les chemins de fer de façon que les améliorations des transports dans les régions métropolitaines ne se fassent pas aux dépens du reste du pays. On comprendra que j'ai le devoir de m'inscrire en faux contre tous les projets de réduction de services voire même et surtout de la disparition de ces mêmes services, de même que contre toute augmentation qui tendrait à l'autofinancement d'où il en résulterait une augmentation pour les usagers. Pour nous, et je veux me faire le porte-parole des régions du Canada plus ou moins éloignées des grands centres urbains, cela signifierait qu'on nous éloigne encore davantage des centres économiques, qu'on augmente les possibilités d'exode massif de nos régions excentriques. Nous sommes cependant prêts, monsieur l'Orateur, à admettre qu'il existe des difficultés à surmonter et que les solutions sont complexes, mais ce que nous n'acceptons pas, c'est que l'on effectue des réductions sous le couvert des nécessaires réductions des dépenses gouvernementales et de la rentabilité financière pour les compagnies de transport. Les arguments du ministre sont fondés et ils sont valables mais défendus par lui, car on lui reconnaît tout le talent et l'efficacité d'un véritable ministre des Transports. Il faut donc redoubler de prudence pour assurer la protection à nos régions. Ainsi, qu'on ne nous présente pas de solution de rechange globale pour la réduction des coûts et la disparition des services, car cette solution devient pour nous inacceptable. Ce qu'on fait, en effet, à l'heure actuelle, ce sont des soustractions, soustractions de subventions, soustractions de services, exode de nos populations, d'où régions toujours plus étendues, régions à faible densité devenant toujours de plus en plus faibles avec des coûts

Transport

astronomiques si on se rapporte au per capita, aux distances et au volume du transport.

Bref, monsieur l'Orateur, ce qu'on demande, c'est qu'on nous présente une politique globale des transports en échange de toutes les modifications qu'on pourrait vouloir faire. On ne veut pas se faire prendre à coopérer avec ceux qui trouveraient les arguments pour nous dépouiller, alors que demain, ces mêmes personnes ne nous donneront plus les solutions promises. C'est là une question de justice distributive, il n'y a pas que le nombre qu'il faudra apprendre à servir dans ce pays, il y a aussi les personnes là où elles sont et peu importe où elles sont.

Voici d'ailleurs les aspects que je crois de mon devoir de porter à l'attention de la Chambre. Premièrement, dans nos régions excentriques, par exemple, par rapport à Montréal, le transport de voyageurs et le transport de marchandises sont des problèmes qui s'accroissent et qui s'enveniment chaque jour. Deuxièmement, si on considère les coûts actuels et futurs de l'énergie et aussi son potentiel et la nécessité de l'économiser, nous croyons qu'il s'agit d'une responsabilité typiquement gouvernementale d'assurer non seulement une orientation, mais aussi un leadership certain en ces matières. Troisièmement, comme contribuable et au nom des contribuables, nous ne pouvons accepter que le gouvernement se contente de payer des déficits même réels sans exiger de ce même gouvernement qu'il prenne les bons moyens pour trouver les vraies solutions à appliquer aujourd'hui et demain. Et la solution, pour nous, ce n'est pas d'effacer des déficits et de continuer à grossir le volume des villes.

Un autre fait: les régions éloignées deviennent toujours plus éloignées, à la différence qu'il est faux de dire que les distances ça n'existe plus. Il suffit d'en évaluer le coût pour se convaincre qu'on avance en arrière, c'est-à-dire qu'on s'éloigne davantage à tous les points de vue, devenant ainsi plus vulnérable et avec toujours moins de ressorts économiques.

Si après Montréal et Toronto, c'est la fin du monde, que le gouvernement le dise et, s'il n'en est pas ainsi, que ce même gouvernement redonne l'initiative à ceux qui, hier, s'étaient donnés et avaient payé pour des instruments de développement, en particulier et surtout le transport ferroviaire pour ce qui concerne les régions excentriques.

Donc, avant de faire toute nouvelle soustraction aux services supposés existants, la Commission des transports et le gouvernement devraient présenter une politique globale des transports pour aujourd'hui et demain. Nous ne pouvons accepter moins. Ceci n'est pas une simple question de rentabilité, c'est une question de viabilité; autrement qui aura les moyens de rester dans une région excentrique, à quelles conditions et à quel prix? La preuve de la rentabilité est faite et elle est toujours synonyme d'une diminution, voire même d'une disparition inéluctable des services. Personne n'a les moyens de payer cette rentabilité, mais personne non plus ne peut consentir à la disparition des services, pas même le gouvernement, et la seule réponse que nous sommes en droit d'attendre c'est la présentation d'une politique globale des transports dans laquelle le gouvernement assumera toutes ses responsabilités et où le citoyen prendra les siennes en pleine connaissance de cause.

Quant à moi, je suis enclin à penser que le réseau ferroviaire retrouvera sa place, car il redeviendra le seul moyen à la