

Le ministre a dit qu'il s'expliquerait devant le comité des transports et qu'il donnerait ses raisons, mais le ministre et ses collègues ne veulent pas que le comité siège tant que cet acte cruel n'aura pas été commis. Cette mauvaise charade préparée pour le ministre des Transports par les chapeliers fous de son ministère n'est pas conforme au style de gentleman bien élevé que nous lui connaissions jusqu'ici à la Chambre.

J'invite tous les députés du Nouveau-Brunswick à ne pas se satisfaire des déclarations faites à l'extérieur de la Chambre mais à s'opposer vigoureusement à ces suppressions graves et à condamner cette manière dure et antidémocratique de procéder.

L'*Atlantic Limited* a transporté davantage de voyageurs sur la plus petite distance entre Halifax et Montréal que n'importe quel train de voyageurs dans les provinces Maritimes. Le ministre a refusé de rendre publiques les dépenses mensuelles pour 1980 et les chiffres de la fréquentation de l'*Atlantic Limited*. Je lui ai demandé de le faire, par écrit, longtemps avant la reprise de la session, cet automne.

Nous avons appris de sources indépendantes que plus de 200,000 personnes ont voyagé par l'*Atlantic* en 1980 et encore plus en 1981. Il a été établi que plus de 140,000 personnes sont passées par McAdam, au Nouveau-Brunswick, à l'aller et au retour de Montréal.

Entre deux voyages, le premier ministre (M. Trudeau) est intervenu dans le débat la semaine dernière pour dire que pour chaque dollar consacré à l'achat d'un billet, le gouvernement du Canada devait en dépenser deux. Il a omis de préciser que pour le transport aérien ce chiffre excédait \$2, et que pour le transport maritime limité qui se fait au Canada il en coûte encore plus. Pourquoi le premier ministre s'imagine-t-il que les Canadiens paient des impôts, sinon pour maintenir l'unité du pays grâce à des moyens de transport raisonnables et fiables. Une chose est sûre, nous ne payons pas des impôts pour lui acheter un nouveau bureau sculpté dans la pierre, pour faire asphalter son entrée ou pour lui fournir de l'argent de poche.

Une bonne chose sortira de ce gâchis, c'est le fait que la ligne Halifax-Saint-Jean sera prolongée jusqu'à Fredericton. J'estime qu'il s'agit d'une initiative louable, mais là encore, même si c'était une bonne idée, les abrutis du ministère des Transports s'en sont donné à cœur joie avec l'horaire. Il est prévu que le train quittera Fredericton à 2 h 15 de l'après-midi pour arriver à Saint-Jean à 4 heures. Devinez un peu à quelle heure le train part de Saint-Jean en direction de Fredericton, monsieur l'Orateur. A 4 h 10—dix minutes après l'arrivée des voyageurs. La ville de Saint-Jean est fantastique mais que peut-on faire en dix minutes? Si l'on pouvait faire ce qu'on veut en dix minutes, est-ce que cela vaudrait la peine de passer tout ce temps et de dépenser tout cet argent pour le voyage aller-retour?

Le train va à Halifax, où il arrive à 10 h 50 du soir. Il repart à 9 h 40 du matin le lendemain pour permettre au voyageur d'avoir à Halifax une bonne nuit de repos qui pourrait lui coûter pas mal cher.

Pour les voyageurs qui se rendent dans l'Ouest et qui partent de Fredericton, c'est encore pire. Il faut maintenant 13 heures; avec le nouveau système, il en faudra 20. On dirait que les fonctionnaires du ministère des Transports essaient de décourager les citoyens de prendre le train.

L'ajournement

Je voudrais demander au secrétaire parlementaire d'utiliser ses bons offices pour voir s'il n'y aurait pas moyen de remanier l'horaire de façon à permettre à un plus grand nombre de personnes de prendre le train, ce qui contribuerait à améliorer le service. La suppression du train de jour entre Edmunston et Moncton plonge encore davantage dans l'isolement des localités comme Plaster Rock, Napadogan, McGivney, Minto et bien d'autres localités du sud du Nouveau-Brunswick qui n'ont pas d'autre moyen de transport en commun. La petite localité de Plaster Rock a reçu, le 29 septembre dernier, de bonnes nouvelles de la CCT. En effet, ordre fut donné que les installations de la gare actuelle de Plaster Rock soient gardées propres, chauffées et éclairées pour assurer le confort des voyageurs. Le 15 novembre prochain, toutefois, il n'y aura plus de voyageurs.

● (2205)

Il me semble qu'il vaudrait mieux moderniser le service et utiliser les trains légers, rapides et confortables. Par conséquent, en avril et de nouveau en mai derniers, j'ai prié le ministre d'inclure les Maritimes dans le réseau ferroviaire afin que ces trains modernes se rendent jusqu'à Fredericton. Le 14 juillet, j'ai reçu une lettre du vice-président de VIA Atlantique qui faisait allusion à la lettre que j'avais envoyée au ministre et qui disait répondre pour ce dernier. Voici ce qu'il m'écrivait:

Lorsque les LRC ont été commandés pour la première fois, en 1977, nous avions la ferme intention d'assigner deux trains aux Maritimes. Toutefois, la situation a considérablement changé depuis. Nous devons maintenant nous accommoder d'un système d'enveloppe financière pour le service ferroviaire voyageurs au Canada, et afin que les LRC soient le plus rentable possible, nous devons utiliser les dix premiers trains dans le corridor Québec-Windsor.

Lorsque le ministre était à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, il y a quelques semaines, disant aux hommes politiques qu'ils doivent être populaires, avis qu'il a très bien suivi lui-même, il a fait savoir que les habitants des Maritimes utiliseraient bientôt les LRC. Où cela? Dans le corridor de Windsor? J'aimerais que le secrétaire parlementaire éclaircisse cela pour nous ce soir et dise bien que les habitants des Maritimes utiliseront les LRC dans les Maritimes.

Ma dernière prière ce soir est pour le premier ministre itinérant. La prochaine fois qu'il ira en voyage autour du monde, qu'il amène donc le ministre des Transports!

M. Robert Bockstael (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, le député a demandé s'il subsistait un doute raisonnable quant au bien-fondé de la suppression de certains services de VIA Rail, notamment au Nouveau-Brunswick.

Ce n'est qu'après avoir examiné tous les facteurs en cause que le gouvernement a pris sa décision. Celle-ci n'a pas été facile. Nous savons que l'interruption de certains services risque d'incommoder les voyageurs, mais nous espérons que les personnes touchées pourront s'adapter assez rapidement.

Le train *Atlantic* disparaîtra à cause du coût extrêmement élevé des services transcontinentaux. Ensemble, l'*Atlantic* et l'*Ocean* ont coûté plus de 45 millions de dollars aux contribuables canadiens en 1980, ce qui représente en moyenne une subvention de \$76 par voyageur. Celui qui fait tout le trajet de Halifax à Montréal paierait \$58 pour son billet, mais en réalité, son voyage coûterait \$210. Les contribuables canadiens paient la différence, \$152.

Les trains transcontinentaux coûtent cher à faire rouler, parce qu'ils offrent toute la gamme des services de wagons-lits