

lendemain matin à 8 h. 48. Ce train voyage à grande vitesse et est toujours rempli. Ce n'est pas le genre de court trajet auquel on s'attend dans un pays du centre de l'Europe, dont la superficie est faible et la population dense. Ce voyage est long.

Je note que Votre Honneur est sur le point de me dire que mon temps de parole est écoulé. Pour terminer, de l'avis du NPD et du CCF avant lui, les chemins de fer canadiens devraient appartenir au public. Il faudrait nationaliser le Canadien Pacifique et tous ses éléments, c'est-à-dire, son réseau ferroviaire et ses services auxiliaires, notamment, les télécommunications, les hôtels, les navires et les camions, services entièrement intégrés d'ailleurs. Nous pourrions fournir un réseau de transports intégré qui ferait l'admiration de bien des pays du monde. Nous pourrions donner l'exemple. Même si le Canadien National perdait de l'argent, le grand malheur! A mon avis, nous pourrions établir le genre de réseau de transports qui ferait honneur aux Canadiens et leur assurerait le genre de service auquel ils ont droit.

• (1640)

M. l'Orateur suppléant (M. Laniel): A l'ordre.

[Français]

M. Albert Béchard (secrétaire parlementaire du ministre de la Justice): Monsieur l'Orateur, si nous nous rappelons que les chemins de fer ont été construits, au Canada, pour relier les diverses régions de ce vaste territoire et contribuer ainsi à fondre dans l'acier cette unité qu'envisageaient les architectes de la confédération canadienne, de même qu'à ouvrir de nouveaux horizons et de nouvelles et extraordinaires possibilités à l'économie canadienne, il est normal et naturel, à mon sens, que tous les membres de cette famille canadienne contribuent à leur expansion, à leur amélioration et à leur maintien.

Il est vrai que les moyens de transport ont fait des pas de géant depuis l'enfoncement, à la fin du XIX^e siècle, du premier clou fixant aux dormants les rails qui devaient porter le premier train transcontinental au Canada. En effet, la distance qu'il fallait alors franchir pour se rendre d'Halifax à Vancouver exigeait un voyage d'environ une dizaine de jours, alors qu'aujourd'hui on met à peine six heures et demie, à bord d'un appareil DC-8 ou d'un puissant aérobus Boeing 747 d'Air Canada, pour parcourir le même trajet.

Malgré les taux de plus en plus abordables qu'offrent les compagnies de transport aérien, il demeure que ce moyen de transport n'est pas à la portée de toutes les bourses. De plus, le coût d'exploitation d'un tel moyen de transport, l'éloignement des aéroports, adaptés aux besoins divers de l'industrie et de la population dispersée au pays, ne permettent pas, dans le contexte actuel, d'envisager le remplacement d'un mode de transport ferroviaire bon et efficace, tant pour les passagers que pour les marchandises et l'équipement de toutes sortes, par un mode de transport aérien.

L'étude du bill C-4 entreprise lundi par la Chambre me permet de faire certaines observations que je considère très importantes sur le transport ferroviaire.

J'ai décidé de participer à ce débat et de faire les remarques qui suivent parce que la population canadienne, et particulièrement celle que je représente, est fatiguée de ces menaces constantes, sous forme de rumeurs ou autrement, d'abandon du service voyageurs, de la réduction des services, dans ma région et dans le pays tout entier, menaces qui planent constamment au-dessus de nos têtes comme une épée de Damoclès.

Bien avant mon élection à la Chambre, monsieur l'Orateur, j'ai dû, soit au sein d'organismes comme la Chambre de commerce, soit à titre de secrétaire de ma municipalité pendant dix ans, lutter continuellement avec les autorités des chemins de fer Nationaux pour conserver et améliorer les services dans ma région, qui n'avait pourtant pour seul moyen de transport public que le chemin de fer.

Petit à petit, à force de persévérance, d'instances et parfois même de vociférations nombreuses, certaines améliorations, que je qualifierai de majeures, ont été apportées. Entre autres, depuis mon arrivée à la Chambre, la meilleure réalisation et la plus appréciée, dans le domaine des chemins de fer ou du transport en commun, est la mise en service d'un train-voyageurs reliant directement Gaspé et Montréal, en 1967.

Incidemment, je crois qu'il est opportun de demander à l'honorable ministre des Transports (M. Jamieson) ou à son secrétaire parlementaire (M. Duquet), ici présent, de bien vouloir faire savoir aux autorités des chemins de fer Nationaux que l'horaire du train qui relie Montréal et Gaspé devrait être le même, l'hiver comme l'été, et non pas être adapté aux besoins des provinces Maritimes, auxquelles je n'en veux certes pas.

Toutefois, monsieur l'Orateur, chaque concession des autorités des chemins de fer Nationaux a inévitablement été suivie de décisions «tracassières» de leur part, c'est-à-dire la menace de fermeture de gares, la diminution du nombre d'employés-cléf préposés à l'entretien de la voie, le déménagement de la Gaspésie, de ma circonscription en particulier, vers le Nouveau-Brunswick, dans la ville de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Dubé), d'employés et de services, etc.

Je ne voudrais pas, monsieur l'Orateur, créer l'impression de boudier l'évolution et le progrès concrétisés par certaines mesures mises de l'avant au cours des dernières années, et qui sont en voie d'être réalisées par le Canadien National pour une meilleure efficacité de ses services rendus au public. Encore faut-il toutefois que l'objectif poursuivi ne soit pas perdu et tout bouleversé dans un excès de centralisation. Tout ce qui peut contribuer à améliorer le service-voyageurs et le service de messageries pour le contribuable canadien et pour la population que je représente recevra toujours l'approbation de son député, et je suis certain que mes collègues corroborent ces propos.

Les autorités doivent cependant comprendre que rompre avec des traditions établies depuis un demi-siècle ou plus ne se fait pas sans douleur et sans une certaine nostalgie. On ne bouscule pas ou, du moins, on ne bouscule plus les êtres humains comme certains en avaient malheureusement l'habitude dans le passé. A ce sujet, je veux rendre hommage aux fonctionnaires supérieurs de la région du «Secteur Chaleurs» pour la collaboration qu'ils m'ont toujours accordée, ainsi qu'aux représentants du peuple de ma région, lorsqu'il s'est agi de prendre des décisions majeures dans le domaine du transport ferroviaire en Gaspésie. Il y a eu, et il faut l'avouer, des oublis isolés et parfois malheureux, mais, en général, nos relations sont excellentes.

• (1650)

Des réunions d'information et des rencontres ont lieu périodiquement au cours desquelles les lignes de conduite, les programmes et les intentions de la compagnie nous sont franchement exposés, de même que les difficultés auxquelles elle se heurte.

Je dois reconnaître, bien qu'il soit difficile à mes commettants de le faire, que les compagnies de chemin de fer,