

Ses services ferroviaires doivent être réduits, d'année en année pour épargner quelques dollars.

Nous savons que le service ferroviaire n'est pas rentable. Mais il faudrait que le ministre dépense 300 millions ou un demi-milliard de dollars à Terre-Neuve pour réparer les voies ferrées, faire une bonne plate-forme partout dans la province et construire des voies ferrées de largeur normale. Je suppose qu'ils peuvent laisser traîner comme ils le font maintenant, mais alors, il faudra faire des travaux sur la route transcanadienne.

En 1965, les gouvernements Smallwood et Pearson ont conclu un marché libéral. Si le gouvernement Smallwood ne protestait pas trop contre l'abandon de services passagers, 90 p. 100 de la construction de la route transcanadienne était payé par le gouvernement Pearson. On a terminé la route transcanadienne. C'est une route étroite qui, de toute manière, s'est tout à fait détériorée ces 17 dernières années, car les marchandises ne sont plus transportées par fer. L'exploitation du CN est tellement mal dirigée et mal financée que l'on s'efforce d'économiser partout. Le transport des marchandises se fait maintenant par camion. Ces énormes camions circulent sur notre route transcanadienne à deux voies, alors que cette même route subit les rigueurs d'un climat qui compte parmi les plus durs au monde.

Durant tout l'hiver et au printemps, Terre-Neuve connaît des périodes de froid suivies de dégels, si bien que les poids lourds défoncent les routes. Or, quand le gouvernement de Terre-Neuve s'est présenté devant le gouvernement du Canada en compagnie de représentants des autres provinces Atlantiques pour lui demander de payer 90 p. 100 des frais de réparation et de revêtement des routes, dont l'état représente maintenant des dangers à cause de cette décision fédérale, le ministre a répondu non. «Lang l'économiste» a dit non, 50 p. 100; il y a été catégorique: pas plus que 50 p. 100.

Comme les élections approchent, je pense que le premier ministre (M. Trudeau) deviendra de moins en moins économe et, je l'espère bien pour lui, de plus en plus politicien. Les politiques vont changer. Je demanderais cependant au ministre de les changer tout de suite, quand il prendra la parole au cours du débat, s'il le fait de nouveau, de changer d'attitude à l'endroit des chemins de fer, de leur rentabilité, des restrictions imposées au CN, des déficits, et le reste.

En 1949, le gouvernement fédéral a pris en main les chemins de fer de Terre-Neuve. Aujourd'hui, il oblige le CN à faire circuler des camions sur une petite route qui est en train de devenir un bourbier. Emprunter cette route, monsieur l'Orateur, c'est risquer sa vie. Et le ministre ne veut pas donner plus de 50 p. 100. Il sait que le gouvernement de Terre-Neuve ne peut pour sa part payer 50 p. 100 des coûts, soit une somme de 100 millions de dollars répartis sur 10 ans. Le ministre devra se résoudre à changer de politique.

Et ce n'est pas tout. Le service d'autobus du CN devait remplacer notre service-voyageurs par fer. Il était administré par la Commission des services publics de Terre-Neuve qui refusa de trop augmenter les tarifs. En juillet 1976, le ministre

Chemins de fer—Loi

des Transports, ce «voleur d'autobus» comme on l'appelle là-bas, fit adopter un décret ministériel et arracha les autobus à la compétence de la Commission des services publics pour les placer sous celle de cet organisme ridicule, la Commission canadienne des transports. Et j'ai décrit, monsieur l'Orateur, ce qui est arrivé depuis lors. C'était une façon détournée de hausser les tarifs.

D'abord, il y eut hausse des tarifs de 8 p. 100 que l'organisme approuva sans sourciller plusieurs mois après que la question des tarifs lui eut été assujettie. Et voilà maintenant que six mois plus tard, le CN cherche à augmenter ses tarifs de 15 p. 100. Je n'ai pas eu le temps de tirer cette chose au clair, mais je crois que cette augmentation a été approuvée. On a augmenté en tout de 23 p. 100 les tarifs du service autobus depuis qu'il relève de la Commission canadienne des transports, sans consulter la province. C'est ce qu'on appelle du fédéralisme coopératif? C'est de cette façon que les Libéraux entendent traiter les provinces! Comment peut-on s'étonner que le Québec veuille se séparer? Peut-on s'étonner que tous les gouvernements provinciaux du Canada, à une ou deux exceptions près, soient en colère contre le gouvernement fédéral? Qu'ils soient déçus et irrités? Ils en ont assez de ce régime. Il y a un moyen de changer cet état de choses, monsieur l'Orateur, c'est de changer de gouvernement et cela ne devrait pas tarder.

L'Orateur suppléant (M. Turner): Le ministre des Transports invoque-t-il le Règlement?

M. Lang: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Le député prétend qu'il n'y a pas eu de consultations à propos du problème que pose le transport par autobus à Terre-Neuve. Il devrait savoir que des consultations ont eu lieu. A l'époque, les autobus n'étaient pas en service à cause des mesures que le gouvernement de Terre-Neuve avaient prises. Il y a même eu des députés terre neuvien de son propre parti qui m'ont demandé eux aussi de faire en sorte que le service soit rétabli. Nous l'avons transféré à d'autres pour le remettre en marche. J'espère que le député voudra bien reconnaître l'exactitude du fait et l'existence de cette consultation.

● (1632)

M. Crosbie: Je ne reconnais pas ce fait. Et je n'ai pas le temps d'entrer dans tous les détails qu'il faut pour ravalier cela dans le goulet du ministre. La voici la conception que le ministre se fait de la collaboration, et ce sont les quatre premiers ministres des provinces de l'Atlantique qui parlent:

On ne peut pas dire qu'il y ait consultation fédérale-provinciale quand une des parties se contente d'informer l'autre de ce qu'elle a décidé ou de ce qu'elle entend faire.

«Tenez les gars, voici ce que je vais faire!» Voilà comment le ministre entend la consultation. Autant dire qu'il n'y en a pas.

Je reprends la citation:

Il n'y en a pas quand une partie refuse de communiquer à l'autre les données ou les éléments qui ont servi de base à sa décision, ou quand elle ne les révèle qu'en partie. Il n'y en a pas quand le dialogue démarre trop tard pour influencer sur les décisions ou les événements. Il n'y en a pas non plus quand un motif d'intérêt général, établi et démontré par une des parties, est écarté par l'autre sans examen, et sans tenir compte de leurs degrés respectifs de compétence.