

d'apporter au transport ferroviaire. Nous savons que le système de transport appelé VIA Rail entrera bientôt en service. Cela a entraîné une réduction partielle du service transcontinental du CN passant par le nord de l'Ontario. Les petites localités qui s'occupent de l'entretien de ce train de passagers ressentiront certes les effets de cette réduction parce que des travailleurs des chemins de fer seront mis à pied.

Ma localité a ressenti les effets des efforts du ministre des Transports en vue de diminuer son budget en réduisant les subventions versées aux chemins de fer pour le service des passagers. Il n'y a plus de service de passagers entre Sault-Sainte-Marie et Sudbury à cause de la décision qu'a prise ce gouvernement il y a environ un an. Encore une fois, nous sommes injustement victimes de cette politique fort peu rationnelle. Nous savons que le service de passagers a un bel avenir à cause de l'énergie qu'il permet d'économiser et de son faible coût de revient. Mais le gouvernement semble si préoccupé du service aérien et de ses énormes investissements de capitaux pour agrandir les aéroports, etc., qu'il néglige d'établir un service ferroviaire rapide et efficace.

Nous l'avons vu adopter une politique semblable au détriment des petites localités quand il a décidé de réduire son budget des transports. Je songe à la question sur laquelle j'ai attiré l'attention du ministre des Transports aujourd'hui, soit les efforts du gouvernement visant à réduire l'activité sur le canal maritime et à l'écluse du Sault-Sainte-Marie, en Ontario. Nous attendons depuis des mois maintenant que le gouvernement décide enfin s'il va engager des fonds pour améliorer et moderniser cette écluse. Cela nous permettrait de conserver des emplois pour nos travailleurs et l'économie de Sault-Sainte-Marie continuerait à profiter du milliard de dollars de recettes ou plus provenant de l'écluse.

Comme il est maintenant question d'accroître les expéditions de charbon de l'Ouest canadien vers Thunder Bay, puis par bateau en empruntant la Voie maritime du Saint-Laurent, c'est une bonne raison, je pense, pour ne pas laisser l'écluse canadienne continuer à se détériorer et à perdre son intérêt commercial. Nous devrions songer à la rénover et à construire une super-écluse à Sault-Sainte-Marie pour faire face à l'augmentation du trafic qui résultera de l'accroissement des expéditions de charbon empruntant la Voie maritime du Saint-Laurent.

Tous ces facteurs démontrent que notre réseau de transport ne se développe pas sur une base rationnelle. A mon avis, ce bill qui tente de rendre le CN plus rentable, n'est qu'une demi-mesure. Il nous faudrait une loi plus complète pour réorganiser et refinancer les deux compagnies ferroviaires.

Un réseau de transport vraiment national ne doit pas chercher uniquement à réaliser des profits, et c'est un principe qu'il faudrait sauvegarder. Notre politique à cet égard doit reposer sur le principe du service, mais à voir toutes les coupures et les politiques qui sont appliquées par le gouvernement et le ministre, je ne pense pas que ce soit le cas.

Je m'inquiète de voir le ministre des Transports promouvoir le concept du paiement par l'utilisateur. Dans les petites villes, nous n'avons pas suffisamment de marchandises ou de voyageurs pour que le coût du service puisse être acquitté uniquement par les usagers. Nous devons continuer à subventionner les chemins de fer et les autres modes de transport pour que les

Loi sur les chemins de fer

petites localités qui constituent une faible clientèle puissent continuer à bénéficier de ce service essentiel.

Si nous voulons que le réseau de transport soit financé par les usagers, nous allons certainement aggraver le problème dans les diverses régions du pays. Je m'inquiète aussi du fait qu'en présentant le bill, le ministre ait déclaré que nous devrions éventuellement céder à l'industrie privée les secteurs à activité les plus rentables du CN. Une fois l'entreprise devenue rentable, le gouvernement devrait passer la main, autrement dit, nous devrions céder aux investisseurs privés certains secteurs d'activité de nos sociétés de la Couronne. Si nous agissons de la sorte, il arrivera ce que j'ai mentionné au début de mon discours.

● (1232)

Si l'entreprise privée achète les éléments rentables du CN, elle voudra avant toute chose que ses opérations soient toujours rentables. S'il arrivait qu'elles soient déficitaires, l'entrepreneur privé, qui obéit aux principes de la libre entreprise—et je ne l'en blâme pas, car c'est la conclusion logique—voudra réduire une partie de ses services pour en assurer la rentabilité. Ce qui veut dire que certaines régions seront désavantagées.

L'histoire des transports au Canada nous enseigne qu'il faut tenir compte à la fois du service et assurer une saine gestion pour que l'opération soit très efficace et peut-être même rentable. Je dois donc conclure que ce n'est qu'en assurant le contrôle de l'État sur le système de transport que nous pouvons garantir un service essentiel à tous les Canadiens, où qu'ils habitent.

D'une certaine façon, le projet de loi est un pas dans la bonne voie puisqu'il tente de réduire la dette du CN. Cependant, je me demande ce qu'il faut en déduire quant aux plans du gouvernement et du ministre pour l'avenir de l'ensemble des transports. Comme je l'ai déjà dit, je crains qu'on ne finisse par avoir un système de transport qui ne contribue pas à l'unité de notre pays tout en assurant l'égalité de service, mais qui favorisera certaines régions parce qu'elles disposent de meilleurs marchés et de meilleures ressources. Aucun gouvernement digne de ce nom ne peut s'engager dans cette voie s'il recherche vraiment l'unité nationale et la prospérité économique.

En dépit de ces réserves, nous sommes disposés à appuyer le projet de loi, mais nous surveillerons de près la démarche du ministre et nous serons très sévères s'il se dispose à réduire les services et s'il offre à l'entreprise privée des éléments de cette importante société de la Couronne.

[Français]

M. C.-A. Gauthier (Roberval): Monsieur le président, il me fait plaisir de faire quelques remarques lors de la présentation du bill à l'étape de la deuxième lecture. Je veux d'abord féliciter l'honorable ministre des Transports (M. Lang) d'avoir présenté ce bill à la Chambre. Il n'est pas très volumineux mais par contre il sera très lourd de conséquences pour tout le Canada. Je crois que tous attendaient la présentation d'un tel bill depuis longtemps—nous l'attendions depuis de nombreuses années—et j'estime que c'est là un bon départ vers une réorganisation de nos services ferroviaires dans tout le Canada. Je veux également dire que je suis opposé à ceux de mes préopinants dans l'opposition qui ont commencé leurs critiques en disant que le gouvernement favorisait une province plutôt qu'une autre, savoir favorisait Montréal plutôt que Winnipeg