

Les crédits

entend des localités qui ne sont pas desservies par un autre mode de transport.

Comme le sait sans doute le ministre, certaines localités entre Winnipeg et Farlane, en Ontario, ne peuvent être atteintes que par chemins de fer et elles seront desservies, selon ses plans actuels du ministre, uniquement par le service transcontinental qui assurera la liaison Winnipeg-Capreol. Or non seulement les départs de ce train ne correspondent absolument pas aux heures qui conviendraient aux personnes désireuses de partir à la campagne, mais on se demande également s'il est de toute façon opportun qu'un train transcontinental s'arrête à tous ces endroits. Je crois comprendre d'après un article de presse que le ministre comptait se pencher sur le problème pour voir s'il n'y aurait pas moyen de conclure un arrangement spécial, pour l'été à tout le moins, de façon à permettre à ces gens de pouvoir faire la navette entre leur maison de campagne et le lieu où ils comptent des investissements depuis de nombreuses générations.

Je voudrais que le ministre nous dise où en sont les choses à cet égard. A-t-il eu la possibilité d'examiner le problème? Où en est-il dans ses réflexions à ce sujet?

M. Bouchard (Roberval): Oui, en fait, comme je l'ai dit à M. Driedger, du Manitoba, ce cas très particulier est encore à l'étude. Des gens utilisent ce train pour se rendre à leur chalet pour le week-end. C'est un cas réellement particulier, car il ne cadre pas avec ce que nous appelons les services dans les régions éloignées. À la demande du ministre, j'ai accepté de l'examiner. Mon ministère était encore à l'examiner la semaine dernière ou la semaine précédente. Je n'ai pas encore reçu le rapport à ce sujet.

• (1330)

Encore une fois, c'est un cas très particulier. Il s'agit fondamentalement d'un service pour activités de loisir, car les gens s'en servent surtout pour se rendre à leur chalet. Il faut donc tenir compte de la situation qui existe dans l'ensemble du Canada. Si faut supprimer où trois, quatre, cinq ou six autres services, il faut voir les choses sous cet angle. La réponse viendra plus tard, car le ministère n'a pas encore étudié ce cas.

M. Les Benjamin (Regina—Lumsden): Monsieur le Président, je suis député de la Chambre depuis 21 ans et membre du Comité des transports depuis autant d'années. Le ministre est le douzième ou le treizième que j'ai connu au cours de ces années. Pendant tout ce temps, j'ai été entouré d'amateurs et d'ignorants en ce qui concerne les transports. Compte tenu des années d'expérience que

je possède en transport ferroviaire, et que mon père et mon grand-père ont acquises en ce domaine, et comme je siège au Comité des transports depuis 21 ans, je crois connaître un peu le sujet, sans toutefois vouloir prétendre être expert en la matière.

Le ministre a parlé plus tôt d'Amtrak et du fait qu'elle a supprimé un grand nombre de liaisons en 1971. Amtrak a réduit à une seule toutes les liaisons faisant double emploi, c'est-à-dire deux ou trois vers New York et Chicago, ou allant de Chicago à Detroit, de Chicago à Los Angeles ou à Seattle. C'est exactement ce que VIA a fait en 1977-1978. Il ne servait à rien d'avoir deux lignes ferroviaires parallèles faisant double emploi. Cette suppression a rendu le transport économique et a mis fin au double emploi. Elle a également permis d'économiser beaucoup d'argent. La comparaison spécieuse qu'a avancée le ministre ne tient donc pas debout et n'a jamais tenu debout.

Selon le ministre et son homologue des Finances, les compressions imposées à VIA Rail permettront d'économiser de l'argent. Ceux qui ne tirent aucune leçon de l'histoire sont condamnés à la voir se répéter. Les compressions imposées à VIA Rail en 1981-1982 ont coûté plus cher au gouvernement et à VIA que les économies réalisées. Et il ne s'agissait que de réductions de 21 p. 100. Non seulement ils ne comprennent pas, ils s'en moquent.

Il y a aussi l'étude bidon que le ministère des Finances a entreprise sur les niveaux de référence pour les subventions de VIA. Je vous le demande, monsieur le Président, où donc était le ministre des Transports? Nous avons posé des questions. En fait, des questions ont été inscrites au *Feuilleton* à propos de ces études. Mais celles-ci n'ont pas été faites par le ministère des Transports, mais par le ministère des Finances.

Quant à l'environnement, il y a deux autres semblants d'études. Qui s'est chargé de l'étude du ministère de l'Environnement? Le ministère des Transports. Où était donc le ministre de l'Environnement? Si on examine de plus près cette étude dite environnementale—si toutefois on peut lui donner le nom d'étude—, on se rend compte que c'est une vraie farce. Qu'on soit expert ou non, il est impossible de la prendre au sérieux.

Le gouvernement et ses partisans préconisent l'adoption de saines pratiques de gestion. Pour tout homme d'affaires qui veut lancer ou faire prospérer une entreprise, l'une de ces pratiques consiste non seulement à viser le maximum d'efficacité et de productivité, mais aussi à se doter du matériel le plus moderne et le plus perfectionné.