

*Les crédits*

déterminés, parce qu'il le faut, à établir un système national de transport.

Le député m'a également posé une question à propos du centre de maintenance de Halifax. Je ne peux que lui répéter ce que le ministre a dit en réponse à une de ses questions ou à une question d'un des députés d'en face à ce sujet. Le centre de maintenance de Halifax restera ouvert.

S'il venait faire un tour à Vancouver ou ailleurs en Colombie-Britannique où les voyageurs avaient les services de deux trains, soit le Transcontinental et le Canadien, il verrait qu'ils ont maintenant trois trains par semaine. Lorsqu'on examine les services offerts entre Montréal et Halifax, on constate qu'il y a toujours six trains par semaine sur les deux lignes, le nord et le sud.

Je pense que l'Atlantique bénéficie de bons services pour se rendre dans le centre du Canada.

**Le président suppléant (M. Paproski):** La période des remarques est maintenant terminée. Il reste trois orateurs à entendre d'ici seize heures. Je céderai la parole d'abord au député de Hillsborough, puis au député de Nanaïmo—Cowichan et, enfin, au député de Saint-Boniface.

**M. George Proud (Hillsborough):** Monsieur le Président, mon collègue de Dartmouth a certainement exprimé les préoccupations du Canada atlantique. Si ce n'était que je tiens à faire entendre mon point de vue, je n'aurais pas vraiment besoin d'élaborer sur le sujet.

Je prends la parole aujourd'hui, monsieur le Président, pour appuyer la motion proposée par mon collègue, le député de Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte. La motion demande à la Chambre d'approuver les recommandations formulées dans le deuxième rapport du Comité permanent des transports. Plus précisément, le comité demande à la Chambre d'imposer un moratoire en ce qui concerne les réductions relatives à VIA Rail que le gouvernement projette d'imposer.

Il est de notoriété publique que ces réductions draconiennes dans notre système national de transport ferroviaire auront des répercussions sur toute la population canadienne. Le gouvernement nous dit qu'il ne peut désormais plus se permettre de maintenir un service que seulement 3 p. 100 des Canadiens utilisent. Ce qu'on ne dit pas aux Canadiens, c'est que ce chiffre comprend les régions où Via n'offre pas de services. D'après cette façon de calculer, seulement 6 p. 100 des Canadiens voyagent par autocar et seulement 6 p. 100 par avion.

Nous avons entendu le ministre des Finances faire des affirmations du genre «il faut tenir compte du fait que les Canadiens semblent fidèles à l'automobile et à l'avion». Il ne dit pas que l'Amérique du Nord est en train de redécouvrir le train. Le nombre de voyageurs a augmenté de 10 p. 100 l'année dernière dans l'ensemble du réseau de VIA et il s'est encore accru au cours des cinq premiers mois de cette année.

Selon Andrew Roman, auteur renommé d'une étude sur la déréglementation aérienne, «les tarifs aériens vont augmenter de 30 p. 100 d'ici un an ou deux. Plus de voyageurs vont retourner au train, pour s'apercevoir qu'il n'en existe plus».

Le ministre a aussi déclaré: «Le Canada doit s'occuper d'abord des modes de transport qu'il faut considérer comme ceux de l'avenir au Canada.»

M. Kenneth Hare, président du Conseil de planification climatologique, fait cette mise en garde: «La politique des transports a un effet profond sur les questions environnementales [ . . . ] Diminuer le nombre d'automobiles et de camions sur les routes est un objectif environnemental majeur.» Il ajoute qu'il croit personnellement que le projet du gouvernement de réduire les trains de voyageurs est une grave erreur du point de vue de l'environnement. Il est temps que le gouvernement se projette plus loin dans l'avenir et nous offre une direction qui encourage l'utilisation d'un mode de transport qui s'accorde à l'environnement.

D'où la recommandation du comité permanent qui voudrait que le gouvernement ordonne à la commission royale de s'attacher, entre autres questions, aux répercussions générales sur l'environnement.

Les réductions de VIA se répercuteront sur chaque voyageur canadien, surtout les handicapés, les gagnepetit et les gens des régions rurales où les réseaux routiers sont insuffisants. La région de l'Atlantique écopera comme d'habitude plus que les autres. Elle perdra 68 de ses 80 liaisons. Cela représente 85 p. 100 du service ferroviaire dans les provinces de l'Atlantique.

L'Île-du-Prince-Édouard n'a plus de service ferroviaire depuis des années. Son seul lien avec le service voyageurs offert sur la terre ferme était un service d'autocars que le gouvernement a supprimé, ce qui n'a étonné personne. Les insulaires n'ont pas accès à ce que le ministre et le premier ministre appellent un réseau ferroviaire national.

Le mois dernier, lorsque j'ai demandé au ministre s'il rétablirait notre service d'autocars, il a répondu non. Il a également ajouté que nous avons un service de traversiers qui nous servira de lien avec le système ferroviaire national. On a dit aux Canadiens de l'Atlantique d'utili-