

Les crédits

Lorsque les maires des villes du corridor ont témoigné devant le Comité des transports, ils l'ont très bien expliqué. À propos de ceux qui voyagent de Windsor à Toronto, à Ottawa, à Montréal et à Québec, ils ont dit: «Prenez l'exemple des gens d'affaires qui traversent le centre-ville de Toronto en pleine circulation pour se rendre en toute vitesse à l'aéroport, où ils doivent faire la queue pour obtenir leur billet et franchir les détecteurs de sécurité, où ils doivent attendre les avions en retard, tout cela quand ils pourraient prendre un train électrifié à grande vitesse qui les mèneraient de Toronto à Ottawa aussi rapidement, sinon plus rapidement, dans une atmosphère beaucoup plus saine et détendue.»

Les autres pays investissent dans leur avenir. Nous, nous lui tournons le dos. Nous réduisons le service ferroviaire de 50 p. 100. Nous menons le Canada atlantique à sa perte. Nous détruisons l'industrie touristique dans l'ouest du pays. Nous avons éliminé, pour ainsi dire, le réseau transcontinental. Qu'on ne vienne pas me dire qu'un train qui se rend trois fois par semaine dans le nord du pays offre un service transcontinental, surtout quand ce train fait d'innombrables arrêts en cours de route. VIA Rail ne parviendra jamais à respecter son horaire et le nombre des voyageurs diminuera encore davantage.

Tout comme le précédent, le gouvernement actuel a voué VIA Rail à l'échec. Ni l'un ni l'autre n'a foi au service-voyageurs ferroviaire. Ils utilisent pourtant d'excellents arguments. Le ministre des Transports a déclaré qu'il agit ainsi pour sauver VIA Rail. Me prend-il pour une poire? C'est comme si, pour préserver leur tronc, les gens s'amputaient des deux bras et des deux jambes. Il ne leur resterait plus grand-chose. Ils s'étioleraient lentement, puis mourraient.

Le gouvernement actuel cause un très grave préjudice à notre pays. C'est indubitable. En réponse à une question que je lui posais aujourd'hui, le premier ministre a rejeté le rapport du Comité des transports qui réclame seulement un sursis pour que la commission royale d'enquête, établie a posteriori pour étudier le problème du transport voyageurs dans son ensemble, puisse se pencher particulièrement sur les services voyageurs ferroviaires.

Maintenez la société VIA Rail en service encore quelque temps, même si elle doit rouler avec du matériel désuet. Pas nécessairement pendant une année, comme on l'a proposé, car la commission aurait besoin d'un peu plus de temps, et je ne voudrais pas lui fixer un échéancier. Cependant, il faut lui accorder un délai, car 7 millions de Canadiens ne sauraient se tromper. Ils ont opté pour VIA Rail. Ils ne veulent pas monter dans leur voiture ni dans celle d'autrui. Ils ne veulent pas voyager

en autobus. Ils ne veulent pas voyager en avion, d'autant plus qu'ils n'en ont pas les moyens.

À leurs yeux, le service voyageurs de VIA Rail constitue un choix valable. C'est un fait que ce service coûte beaucoup d'argent au gouvernement du Canada, et partant aux contribuables. C'est indubitable. Nous, de ce côté-ci, soutenons depuis des années qu'il existe des moyens de réduire ces frais. Le principal moyen de réduire les frais d'exploitation, c'est encore d'investir dans du matériel moderne.

Une grande partie des 5 milliards que le gouvernement a versée à VIA Rail, ces dernières années, a servi à maintenir en service un matériel roulant désuet. Quand la température d'un wagon atteint environ 95 degrés, il faut arrêter le train et se glisser sous le wagon pour fermer la soupape. C'est là la difficulté avec le régime actuel. La société VIA Rail n'a jamais eu sa chance. Jamais elle n'a bénéficié d'un projet de loi qui lui aurait permis de ne payer au CN et au CP que les frais inévitables, alors qu'elle doit au contraire leur payer une rançon depuis quelques années.

Les Canadiens de toutes les régions de notre pays déclarent d'une voix claire et forte qu'ils tiennent à ce que le gouvernement maintienne la société VIA Rail et y réinvestisse. Nous, de ce côté-ci de la Chambre, sommes d'accord. En terminant, j'aimerais proposer, avec l'appui du député de Regina—Lumsden:

Qu'immédiatement après le mot «canadien», on ajoute ce qui suit:

notamment en ce qui concerne le maintien des services au niveau de 1989 sur les itinéraires suivants: Services régionaux: Halifax—Yarmouth, Halifax—Port Hawkesbury, Halifax—Sydney, Halifax—Moncton—Saint John, Moncton—Campbellton, Moncton—Edmundston, Montréal—Sherbrooke, Québec—Mont Joli, Toronto—Havelock, Toronto—North Bay, Cochrane—Kapusking, Kingston—Toronto, Victoria—Courtenay; autres services: Montréal—Trois Rivières—Québec (Rive nord), Montréal—Ottawa—Sudbury—Winnipeg—Calgary—Vancouver (Le Canadien), Montréal—Toronto, Winnipeg—Capreol.

M. Keyes: Madame la Présidente, je ne peux tout simplement pas rester indifférent face à certaines observations formulées par le député de Thunder Bay—Atikokan, qui est membre tout comme moi du Comité des transports, ni face à certaines des observations du député conservateur de Fraser Valley—Est.

Tout d'abord, le député de Thunder Bay—Atikokan affirme que, lorsque les ministériels étaient dans l'opposition, ils ont défendu avec véhémence leur point de vue sur la forme que devait prendre VIA Rail, service national de transport ferroviaire des voyageurs. C'est, en effet, ce qu'ils ont fait lorsqu'ils étaient dans l'opposition. Maintenant, les députés libéraux, membres de l'opposition officielle, affirment collectivement qu'on ne peut sabrer dans le service national de transport ferroviaires des voyageurs.