

Les crédits

je suis consterné d'entendre le premier ministre dire que si les autres gouvernements ne veulent pas participer au financement d'un réseau ferroviaire national, tant pis, nous nous en passerons.

Le député nous a également cité des statistiques intéressantes. Il l'a fait surtout pour nous montrer que certaines lignes ferroviaires n'étaient pas utilisées autant qu'elles devraient l'être. Il y en a une surtout dont je voudrais lui parler, la ligne du Canadien. On m'a dit encore dernièrement que d'après les propres statistiques de VIA Rail, cette société serait en mesure d'exploiter cette ligne à pleine capacité en 1993. Or, j'ai entendu des électeurs de Kenora—Rainy River dire qu'elle était déjà exploitée à pleine capacité cet été, qu'il était impossible de se procurer un billet. Ils avaient encore raison. On ne pouvait pas prendre le train. Cette ligne fonctionnait à 96 p. 100 de sa capacité pendant les mois d'été. Les wagons étaient bondés et il n'y avait pas de place. Il était impossible de prendre ce train pour se rendre à Sudbury ou à Winnipeg. Cela n'empêche pas le gouvernement de supprimer le Canadien.

Compte tenu de ces statistiques, le député peut-il m'expliquer comment il se fait que, d'après la société VIA Rail, on ne cherche pas à sauver ce service en ajoutant des wagons au train en question—elle n'exploite que des trains de 11 wagons—parce qu'il n'y a plus de wagons disponibles. Je me demande pourquoi le député ne veut pas sauver un service qui est considéré comme l'un des meilleurs au pays en ajoutant des wagons à ce train.

M. Belsher: Monsieur le Président, je remercie le député pour ses questions. Je puis assurer au député que le gouvernement actuel a dépensé, ces quatre ou cinq dernières années, plus d'argent que tout autre gouvernement avant lui pour réduire les disparités régionales et venir en aide aux régions. Nous estimons que le gouvernement fédéral doit veiller à ce que les régions ne soient pas défavorisées. Il parle de la suppression d'un train, le Canadien, qui va de Toronto à Vancouver, via Winnipeg et Calgary. Oui, il a fallu prendre des décisions très difficiles quant aux services à supprimer.

Le ministre a enjoint à la société VIA Rail de réduire ses dépenses annuelles et partant, les subventions dont elle bénéficie, de 641 à 250 millions de dollars en quatre

ans. Il a fallu prendre des décisions très difficiles. Il ne faut pas oublier que le train n'est pas le seul moyen de transport accessible aux citoyens des localités qui ne seront plus desservies par VIA Rail. Le taux d'utilisation du Canadien a été estimé à 70 p. 100, je crois. Il arrive qu'il soit plus élevé—je crois que le député a parlé d'un taux de 90 p. 100—à certaines époques de l'année, mais le fait est qu'il fallait réduire les services de VIA Rail, et c'est ce qu'on a fait.

Il fallait s'assurer que le plus grand nombre de personnes soient encore desservies. Il fallait s'assurer en outre que le corridor Québec—Windsor garde le gros de ses services, et c'est ce qui est arrivé. Compte tenu des restrictions budgétaires qui étaient imposées à VIA Rail, ce sont là les recommandations qui nous ont été présentées. Le gouvernement a décidé d'y donner suite, peu importe les options dont il disposait.

J'espère qu'on trouvera le moyen de réaliser les idées des agences de voyages qui seraient prêtes à investir dans un service similaire à celui de l'Orient Express entre Toronto et Vancouver, via nos magnifiques Rocheuses. Ce serait un autre moyen de transport à la disposition des gens qui veulent partir en excursion, ou en vacances, quelque chose de tout à fait différent, qui leur permettrait d'admirer la grandeur de notre vaste pays.

M. MacDonald (Dartmouth): Je suis heureux d'avoir l'occasion de poser quelques questions au secrétaire parlementaire à propos de ces compressions budgétaires.

Comme je viens du Canada atlantique, je peux vous affirmer—comme l'ont déjà fait, j'en suis sûr, certains de vos collègues conservateurs—que la population du Canada atlantique se sent trahie par le gouvernement qui n'a pas su tenir ses promesses, lui qui s'était engagé à réaliser le rêve d'un réseau national de chemins de fer.

Il y a quelques années, le vice-premier ministre de l'époque a déclaré que le gouvernement, soit le parti conservateur, s'engageait à construire un réseau national viable, à revitaliser le service ferroviaire. Récemment, c'était au printemps je crois, l'Office national des transports a tenu, un peu partout au pays, des audiences publiques que présidait un homme qui a passé beaucoup de temps ici, soit l'ancien vice-premier ministre, M. Nielsen, aujourd'hui président de l'ONT.