

Les crédits

l'Atlantique et aussi pour la Colombie-Britannique et l'Alberta, industrie qui d'ailleurs ne cesse de croître.

Notre but n'est pas de sauver un vestige du passé. Il faut l'admettre, tous les députés de ce côté-ci, dans ce coin-ci, sont très heureux à l'idée de se débarrasser de cette ferraille que VIA Rail appelle des trains. Le système est démodé. Il l'est depuis 15 ou 20 ans, si ce n'est pas plus.

Mon collègue, le député de Regina—Lumsden, demande chaque année au gouvernement d'acheter de l'équipement neuf et de ne pas gaspiller de l'argent à réparer la vieille ferraille.

Sept ministres des transports, tant libéraux que conservateurs, ont promis—et il ne s'agissait pas d'engagements électoraux, mais d'une promesse—d'acheter de l'équipement neuf, de nouvelles voitures, de nouveaux wagons-lits et fourgons, bref tout l'équipement requis pour transformer VIA Rail en service de chemin de fer moderne. Sept ministres des transports ont fait cette promesse dans cette Chambre et au cours de campagnes électorales. Deux gouvernements différents, un conservateur et un libéral, ont promis de présenter une loi en ce sens.

C'est avec étonnement que j'ai écouté mon voisin, le député de Thunder Bay—Nipigon, énumérer les changements que le Parti libéral apporterait à VIA Rail, changements qui sont énoncés dans ce nouveau rapport que les libéraux viennent de publier. J'ai déjà entendu tout cela. En fait, je l'ai déjà lu presque textuellement dans le rapport intitulé *The Last Straw* et publié en octobre 1981 par le groupe de travail du Parti progressiste-conservateur, sur les services de transport ferroviaire des voyageurs.

Bonnet blanc, blanc bonnet, comme dit le dicton et comme nous l'avons souvent répété nous-mêmes ici. Quand ils sont dans l'opposition, les libéraux et les conservateurs sont de grands amis de VIA Rail, mais attendez qu'ils arrivent au pouvoir. Quand les libéraux étaient en face, ils ont réduit le réseau de 20 p. 100, et les conservateurs ont parcouru le pays d'un bout à l'autre pour critiquer cette mesure et pour reprocher au Cabinet de l'avoir prise sans avoir tenu d'audiences publiques.

Mais qu'ont-ils fait quand ils sont arrivés au pouvoir? La même chose. Et qui parcourt le pays pour sauver VIA Rail? Les libéraux.

Quand le rapport du comité dit que VIA Rail était voué à l'échec, il veut dire, en réalité, que cet échec est la

contribution de la triste histoire des libéraux à l'histoire actuelle des conservateurs. Si le Parti libéral avait tenu ses promesses et avait adopté une loi pour créer VIA Rail au lieu de se contenter d'ouvrir un poste dans le budget, s'il lui avait donné un mandat législatif et s'il avait investi pour le doter d'un équipement neuf, les conservateurs ne pourraient pas faire ce qu'ils font aujourd'hui. Voilà la réalité.

Cela dit, le gouvernement conservateur du Canada n'a pas le droit de démanteler VIA Rail comme il le fait aujourd'hui.

M. Belsher: Nous avons parfaitement le droit, au contraire.

M. Angus: Le député dit qu'ils ont le droit. Ils ont peut-être légalement le droit, mais moralement, ils ne l'ont pas. C'est pourquoi, depuis juin dernier, des centaines de milliers de Canadiens ont signé des pétitions et des lettres qui ont été déposées à la Chambre, envoyées au premier ministre, au ministre des Transports et à l'homme à deux chapeaux, le président de VIA Rail et du CN. Ces Canadiens affirment que VIA Rail est important pour eux.

Plus de 300 municipalités de tous les coins du Canada, tant des villes que des villages desservis par Via Rail, et d'autres aussi ont demandé au gouvernement de tenir des audiences publiques et d'imposer un moratoire sur les compressions budgétaires. Leurs représentants se sont présentés devant le comité des transports. Ils ont défilé dans les rues à Toronto, à Windsor, à Vancouver et sur l'île du Cap-Breton. Ces Canadiens étaient ici à l'extérieur aujourd'hui, venus représenter des localités de tout le Canada.

Ils disent que VIA Rail est important. Ils disent que les sept millions de clients de VIA Rail sont importants, que le service ferroviaire qu'ils utilisent est important et doit être maintenu et même amélioré pour être un système de transport moderne en l'an 2000 et au-delà.

• (1720)

Cela est tout à fait possible, puisque tous les autres pays industrialisés le font. On n'a qu'à penser aux États-Unis avec Amtrak, à la Grande-Bretagne avec Brit Rail, au réseau ferroviaire de la France, aux réseaux du Japon, de l'Italie, de l'Allemagne et de l'Australie. Tous les grands pays investissent dans les services voyageurs, car pour eux, c'est la solution logique.