

Les crédits

• (1040)

M. Tobin: Vous voyez, c'est cela le problème avec la philosophie des gens d'en face. Le député veut savoir depuis quand le Canada a pour principe fondamental que tous les Canadiens, sans exception, doivent avoir un service-voyageurs à proximité de chez eux. Cela n'a jamais été le cas.

Le gouvernement agit toujours ainsi. Il lance un argument ridicule, vraiment absurde, puis s'acharne par la suite à le démolir. Personne ne prétend que tous les Canadiens doivent avoir un service-voyageurs à deux pas de chez eux. Ce que nous maintenons, c'est que toutes les régions du Canada doivent être, peuvent être et devraient être desservies. Si nous voulons planifier à long terme, si nous croyons en notre pays et si nous croyons que le succès des trains à grande vitesse peut être répété, nous devrions tout au moins étudier les réseaux ferroviaires exploités à l'étranger. Je ne vois aucune raison pour laquelle toutes les régions du Canada, sans exception, n'auraient pas accès à un service-voyageurs raisonnable.

L'hon. Benoît Bouchard (ministre des Transports): Monsieur le Président, je pourrais revenir sur tout ce qu'a dit le député, mais il me faudrait plus de 20 minutes et cela ne répondrait pas nécessairement à la question qui nous est posée aujourd'hui.

Lorsque le député a parlé de Terre-Neuve, je sais que, au fin fond de lui-même, il est très heureux de ce que nous avons fait. Par exemple, nous avons prévu 800 millions de dollars pour le réseau routier de cette province. Qu'il fasse la même proposition à ses voisins de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick et il verra quel genre de réaction il aura.

Le député a aussi fait allusion à l'Europe et au Japon. Sur le plan des transports, il n'y a pas de pire comparaison que de rapprocher le Canada avec de petits pays tel le Japon, qui compte 100 millions d'habitants. Il n'y a pas de comparaison possible. Le Canada est un pays très étendu et ne compte que 25 millions d'habitants. Nulle part au monde il y a de service ferroviaire pour les voyageurs qui soit rentable.

M. Keyes: Amtrak l'est presque.

M. Tobin: Le TGV.

M. Bouchard (Roberval): Ce n'est pas un réseau. Le TGV en France n'est qu'un des éléments d'un réseau.

M. Tobin: C'est un élément rentable.

M. Bouchard (Roberval): Le réseau n'atteint pas le seuil de la rentabilité. Vous n'avez qu'à en parler aux Français et aux Allemands de l'Ouest.

M. Tobin: Vous voulez dire que les trains à grande vitesse ne sont pas rentables? Ne déformez pas les faits. Certains sont très rentables.

M. Bouchard (Roberval): Je n'ai pas interrompu le député. Je l'ai écouté bien sagement.

M. Tobin: J'en ferai autant.

[Français]

M. Bouchard (Roberval): Monsieur le Président, je pense qu'il est heureux que mon collègue ait présenté cette motion aujourd'hui parce que, essentiellement, au niveau des transports, les discussions que nous avons à faire au niveau des choix doivent être basées sur des réalités. J'ai dit à plusieurs reprises que ce n'est pas parce que fondamentalement ou viscéralement je suis opposé au système de transport ferroviaire pour passagers. On appartient au même pays, on vit dans un même pays depuis 120 ans, et je pense qu'il est essentiel de comprendre que le service de transport par rail pour passagers a répondu à des exigences, à des besoins, particulièrement au XIXe siècle, et jusque dans les années 1950 ou 1960, environ, à des besoins essentiels que les gouvernements successifs, quelle que soit leur appartenance, ont respectés. Cependant, on peut tenter d'oublier, on peut tenter de faire abstraction de la réalité devant laquelle on se situe au pays actuellement.

Je pense que cette réalité nous rattrape à un moment ou l'autre. Et je me réfère essentiellement, monsieur le Président, aux questions, bien sûr, de la réalité financière du Canada. VIA Rail a reçu la somme de 641 millions de dollars l'an dernier. Cette somme représente 100\$ à chaque fois qu'un passager prend le train. Chaque fois qu'un passager monte dans le train, que le coût représente 20\$ ou 25\$, cela coûte 100\$ au gouvernement. Ce système de transport, aujourd'hui, se transforme considérablement. Dans le secteur aérien, dans le secteur routier, particulièrement, on va chercher 85 p. 100 de tous les gens qui se déplacent entre les municipalités. Dans le système maritime, dans les provinces où cela se justifie, cela se développe, et les subventions se développent également en même temps, particulièrement, encore une fois, dans le domaine ferroviaire.

Monsieur le Président, cette tendance concernant VIA Rail, on va utiliser l'expression VIA Rail parce elle n'était pas là il y a plus de 12 ans, mais c'est aujourd'hui. . . VIA Rail, dans les années 1950 ou 1960, où le système de transport ferroviaire. . . les services ont commencé, ou l'utilisation a commencé à décliner des deux tiers, après avoir atteint son point culminant au lendemain de la guerre, c'est-à-dire à un moment où le transport routier était beaucoup moins développé et évidemment où le transport aérien n'avait pas l'ampleur d'aujourd'hui.

En 1961, peu de gens savent, et je pense qu'il serait intéressant pour mes collègues de l'opposition de le savoir, une Commission d'enquête avait recommandé exactement ce qu'on va faire aujourd'hui, c'est-à-dire,