

L'ajournement

l'itinéraire sud. Ces chiffres sont tirés de calculs exacts de Statistique Canada d'après le recensement de 1986.

La vérité est simplement la suivante: étant donné les diminutions du service de VIA Rail qui ont été annoncées ce jour-là par le ministre, qui ont soulevé tant d'opposition d'une côte à l'autre, bien des régions connaîtront obligatoirement une réduction importante du service-voyageurs à partir du 15 janvier. La réalité dans le nord de l'Ontario est que nous n'avons pas un service réduit. Depuis le 15 janvier 1990, il n'y a plus de service-voyageurs ferroviaire dans le nord de l'Ontario, dans les localités de Marathon, de Terrace Bay, de Shreiber, de Nipigon, de Red Rock, de Kirkit, de Dorion, de Thunder Bay, d'Ignace, de Dryden et de Kenora, puisque le train passe à Winnipeg.

Le service-voyageurs a desservi les régions que je viens de mentionner pendant plus d'un siècle. C'est encore plus difficile d'accepter la décision du gouvernement puisque, dans ce secteur, nous n'avons pas le réseau routier sur lequel peuvent compter de nombreuses autres régions du pays. On trouve parfois, dans certaines des localités que j'ai mentionnées, un service de transport par autobus, des routes adéquates ou même un service aérien.

J'ai donc posé au ministre une question des plus logiques. Je lui ai demandé comment il avait pu prendre cette décision. Il m'a répondu que, en prenant cette décision, on avait jugé préférable de maintenir le service dans les localités isolées plutôt qu'à Thunder Bay et à Sudbury, où il existe de meilleurs modes de transport.

Après avoir entendu ces commentaires, j'ai invité le ministre à visiter Thunder Bay et Sudbury. Le ministre voudrait peut-être venir expliquer directement à la population pourquoi il estime préférable de fournir un service dans des régions inhabitées au lieu de le fournir à Sudbury où il y a environ 125 000 habitants ou encore à Thunder Bay qui compte aussi 125 000 habitants.

Je ne doute pas qu'il y ait des régions éloignées au Canada qui n'ont aucun autre mode de transport. Toutefois, je voudrais préciser au ministre que, à la date où il a supprimé ce service, la liaison Sudbury ou Capreol—Thunder Bay—Winnipeg ne pouvait plus être considérée comme un service desservant une région éloignée. On n'a pas étudié le cas de toutes les localités situées le long de ce trajet. Et on n'a pas non plus examiné le cas de toutes les localités pour déterminer si elles pouvaient être considérées comme des régions éloignées.

Quel est le critère essentiel pour qu'une région soit considérée comme éloignée? Est-ce de savoir si les loca-

lités possèdent d'autres modes de transport? J'ai démontré explicitement, en me fondant sur les statistiques que j'ai déjà mentionnées, que les localités qui avaient pu être considérées auparavant comme des régions éloignées au cours des douze années où VIA les a desservies, possédaient désormais un bon réseau routier. Elles étaient accessibles soit par autocar, soit par autocar et avion. Ainsi, le test de l'isolement ne s'appliquait pas dans cette région en particulier, c'est-à-dire à partir de Capreol ou de Sudbury, en passant par la route du sud, à destination de Thunder Bay, Ignace, Dryden, Kenora et, enfin, Winnipeg.

• (1825)

Ces deux arguments ont été présentés non seulement à la Chambre, mais également en comité et lors de rencontres avec le ministre des Transports. En effet, les maires de toutes les villes et municipalités rurales du nord de l'Ontario sont venus à Ottawa pour rencontrer le ministre et essayer de le faire changer d'idée.

Le ministre a répondu à ma question supplémentaire en disant que nous avons utilisé ce scénario pour l'ensemble du pays. Il y a des gens qui n'ont aucun autre mode de transport. Comme je l'ai dit, j'en conviens. Ce à quoi je m'oppose, c'est au fait que le gouvernement dise que la ligne du CN dessert des localités éloignées, alors que ce n'est pas vraiment le cas. En outre, il n'oppose aucune donnée objective ni aucune augmentation logique à la position que je viens de présenter.

Je vois que mon temps de parole est presque écoulé. Permettez-moi simplement de reformuler la question pour mon collègue. Je lui sais gré d'être présent pour y répondre.

Il n'est toujours pas logique qu'on ait choisi la route du nord de l'Ontario plutôt que celle du sud. Pourrait-il m'expliquer, par votre intermédiaire, monsieur le Président, pourquoi il est préférable et plus économique que les services voyageurs soient assurés à 14 000 personnes au lieu de 256 000? Je suis curieux d'entendre sa réponse.

M. Ross Belsher (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le Président, je voudrais répondre ici au député de Thunder Bay—Nipigon qui s'interrogeait tout à l'heure sur le choix de la voie que va emprunter dans le nord le service transcontinental réorganisé de VIA Rail.

Je suis persuadé que je n'arriverai pas en quelques minutes à convaincre le député qu'on a fait le bon choix, car il a manifestement un parti-pris à cet égard. Il vient de Thunder Bay—Nipigon, que VIA Rail ne dessert plus autant que par le passé.