

*Les crédits*

corridor Kamloops–Calgary y participeront, y compris Banff, Golden, Field, Invermere, Revelstoke et d'autres.

Nous espérons pouvoir justifier notre cause, mais il nous faut du temps et le réseau de VIA Rail commence déjà à se désagréger. Je suis sûr qu'il y a d'autres localités du Canada qui ont des raisons aussi valides que les nôtres et qui ont aussi besoin de temps pour ressembler les données à l'appui de leur cause et pour persuader le ministre ou le ministère de la validité de leurs revendications, étant donné que le gouvernement s'appuie sans doute sur de mauvaises raisons pour éliminer d'importantes parties du réseau.

En effet, le trafic, le volume et les recettes sont beaucoup plus élevés dans ces régions que sur la ligne entre Jasper et Prince–Rupert, par exemple, qui est desservie trois jours par semaine parce qu'elle correspond aux critères des régions éloignées exposés par le ministre.

Les villages de Field et de Revelstoke connaissent des problèmes particuliers. Les habitants de Revelstoke doivent parcourir 200 kilomètres pour se rendre au plus proche aéroport commercial. Comme les habitants de Golden et de Field, ils vivent aussi dans une région qui sera désormais privée de tout service commercial de transport ferroviaire des voyageurs. Or, les routes de cette région sont plus souvent bloquées que celles de toute autre région du Canada par les grosses chutes de neige et les avalanches.

Comme vous venez d'une région voisine, monsieur le Président, je suis sûr que vous êtes au courant de la situation. Selon moi, toute personne de l'ouest du pays qui aime à voyager a sûrement emprunté à diverses reprises ce couloir entre Kamloops et Calgary, en passant peut-être jusqu'à Vancouver.

Le gouvernement affirme qu'il va conserver le Montagnard des Rocheuses, car c'est bon pour le tourisme. Fort bien. Des centaines de millions de dollars en investissements étrangers dépendent à l'heure actuelle de l'amélioration des moyens de transport entre Banff et Revelstoke et Kamloops et Calgary. Si le service en question est supprimé avant que nous puissions compter sur les installations aéroportuaires voulues et sur des voies doubles et de meilleurs pare-avalanches le long de la route transcanadienne, nous allons laisser passer l'occasion de bâtir une industrie touristique importante dans la région de Revelstoke qui, avec celle de Banff, peut relancer l'économie d'une région qui, autrement, souffre énormément

de la dépression qui a eu lieu dans le secteur tertiaire il y a quelques années et des problèmes relatifs au bois d'oeuvre qui se posent en Colombie–Britannique.

Le ministre est ouvert, semble-t-il, à ce sujet, mais cela ne suffit pas. Ce sont non seulement nos localités, mais bien des centaines d'autres dans tout le Canada, j'en suis persuadé, qui jugent, à juste titre ou non, que même en respectant les lignes directrices du ministère, elles peuvent justifier le maintien du service dans leur région.

Elles ont besoin de temps pour préparer leurs dossiers, afin de tenter de convaincre le gouvernement. J'espère que le gouvernement va céder aux sentiments exprimés, ou du moins respecter l'esprit de la motion présentée par l'opposition officielle aujourd'hui, et qu'il va imposer un moratoire. On ne précise pas de délai et ainsi, même l'adoption de cette motion ne forcerait pas le gouvernement à verser des centaines de millions de dollars en subventions sur une période donnée. Il s'agit plutôt d'offrir un peu de temps aux intéressés à la discrétion du ministre ou du gouvernement, afin que nous puissions monter nos dossiers et tenter de nous accommoder de ces compressions arbitraires qui sont imposées au réseau de VIA Rail et dont les effets vont se faire sentir partout au Canada.

Je suis heureux d'avoir l'occasion de présenter certains des arguments en question aujourd'hui. J'espère que les fonctionnaires qui représenteront le ministre des Transports à Golden, le 16 novembre, se feront passer un savon et décideront qu'on leur a communiqué les faits. En plus de pouvoir compter sur l'un des meilleurs services de transport ferroviaire des marchandises au Canada, comme en témoignent les dépenses de près de 500 millions de dollars effectuées depuis quelques années, afin de nous doter du plus long tunnel de transport de marchandises au sein du Commonwealth, nous pouvons utiliser les nouvelles installations en question pour transporter des voyageurs dans les deux sens à l'intérieur de ce qui est sans aucun doute l'une des plus belles régions du pays.

Si nous sommes disposés à consacrer de l'argent à un réseau ferroviaire public ou à des embranchements locaux privatisés aux fins du tourisme, ne convient-il pas également, et ne peut-on justifier, de dépenser certaines sommes, afin de servir les Canadiens, surtout dans les régions où ils n'ont pas le choix de leurs modes de transport, au moins en attendant qu'on débloque les crédits voulus pour leur offrir les autres modes de trans-