

Les crédits

On a dit beaucoup de choses sur la situation des transports ferroviaires dans d'autres pays. Je pense qu'il faut se pencher un peu plus sur la question. Au cours des dernières années, tous les pays d'Europe de l'Ouest ont adopté des plans de restructuration de leurs services ferroviaires de voyageurs. Des liaisons grande vitesse existent en France, en Grande-Bretagne et en Allemagne de l'Ouest. De plus, la France, la Grande-Bretagne, les Pays Bas, la Suède, la Belgique, l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie et la Suisse sont soit en train de construire de nouvelles voies soit en train d'améliorer les voies existantes pour permettre le passage de trains grande vitesse. On prévoit que d'ici 1995 un réseau de trains grande vitesse reliera les principales villes d'Europe. L'investissement à cette fin totalisera 39 milliards en 1995 et 92 milliards en 2005—cela en dollars canadiens constants de 1989— et viendra essentiellement des gouvernements.

Les Japonais ont inauguré le premier train à grande vitesse dans les années 1960, entre Tokyo et Osaka. Cette liaison a eu beaucoup de succès et transporte 130 millions de passagers par an. Les Japonais travaillent à étendre le système pour qu'il relie un bout du pays à l'autre. Les résultats financiers de ces extensions ne sont pas toujours bons et le coût de construction est très élevé. De plus, comme les densités de population sont plus faibles et les distances entre les centres urbains plus grandes, les trains n'atteignent pas le même volume de passagers. C'est pour ces raisons que les lignes les plus éloignées ont besoin de subventions. Même si l'on ne dispose pas de renseignements précis sur le financement des projets à grande vitesse au Japon, on sait que les chemins de fer nationaux sont subventionnés.

En 1971, Amtrak a pris 25 p. 100 du service voyageurs aux États-Unis. Tous les autres services ont été abolis. Au début des années 1980, Amtrak a modernisé ses services ferroviaires. Le matériel roulant est constitué de nouvelles locomotives ou de nouveaux wagons. Un réseau d'ateliers d'entretien a été mis sur pied et l'on a amélioré la voie entre New York et Washington pour pouvoir faire du 200 km/h et entre New York et Albany pour rouler à 176 km/h. Ces améliorations ont exigé un investissement gouvernemental de quelque 4 milliards.

Les députés d'opposition semble oublier que Amtrak est une créature assez différente de VIA Rail. Elle a le pouvoir d'abandonner des services, une chose que les

députés de l'opposition ne veulent pas accorder à VIA Rail. Amtrak peut fixer librement le prix des billets. VIA Rail a dû défendre ses tarifs devant l'Office national des transports quand ils ont été contestés par les compagnies d'autocar. Amtrak reçoit des subventions directes des États qui lui demandent de desservir des lignes non rentables. Quand on a demandé aux provinces d'en faire autant ou plutôt de contribuer au financement d'un moratoire d'un an, les maires du corridor qui témoignaient devant le comité ont répondu par un non catégorique.

J'ai lu dans le journal, ce matin, que l'un de nos premiers ministres provinciaux a eu la délicatesse de dire qu'il était sûr que tous les Canadiens accepteraient de subventionner VIA Rail en déboursant 4 dollars de plus chacun. N'est-ce pas merveilleux! Un premier ministre provincial prétend que les Canadiens sont prêts à donner 4 dollars de plus chacun. Alors que les Canadiens nous demandent de réduire le déficit, l'opposition nous reproche de ne pas dépenser assez.

On a aussi prétendu aujourd'hui que la décision du comité permanent avait été unanime. Ce n'est pas le cas selon mes renseignements. Elle a été prise à la majorité, et non à l'unanimité.

M. MacDonald (Dartmouth): Le président a voté en faveur. Il siège de votre côté.

M. Belsher: Le député de Regina—Lumsden a déclaré, cet après-midi, dans son discours, que la décision avait été unanime et maintenant vous dites autre chose. Je ne sais pas, quant à moi, parce que la réunion a été tenue à huis clos.

Ensuite, plus de la moitié des pays que je viens de nommer sont plus peuplés, et plus densément, que le Canada. Ce n'est que dans le couloir Québec—Windsor qu'on retrouve la même densité de population que dans ces pays.

La décision du gouvernement est basée sur les réalités économique, géographique et démographique du pays.

Voyons ce qui se passe entre, disons, Montréal et Toronto ou Québec et Windsor. De Montréal à Québec, on réduit les services. Le nombre de liaisons aller-retour va passer de 48 à 21. De Montréal à Ottawa, il sera de 22 au lieu de 29; de Montréal à Toronto il s'établira à 36 plutôt qu'à 43; de Toronto à Ottawa, il passera de 26 à 19 et de Toronto à Windsor; il y aura encore 30 liaisons