

Les crédits

M. McDermid: Où voyez-vous cela?

M. Keyes: Le ministre des Transports (M. Bouchard) ne m'a pas invité à son bureau pour entendre ce que j'ai à dire. Je peux comprendre cela. Le gouvernement a un plan. Compte tenu de la situation non seulement dans les aéroports, mais dans les services ferroviaires voyageurs, monsieur le Président, que peut-on faire? Voyager en automobile? Combien de millions d'autres voitures. . .

M. McDermid: Pas beaucoup.

M. Keyes: . . . vont envahir nos autoroutes et produire tout cet oxyde de carbone. C'est horrible.

M. McDermid: Seulement 3 p. 100 des voyageurs prennent le train, alors que 84 p. 100 préfèrent se déplacer en voiture.

M. le vice-président: Le temps accordé pour les questions et les commentaires est écoulé. La députée de Scarborough-Centre a la parole pour le débat.

Mme Pauline Browes (Scarborough-Centre): Monsieur le Président, je prends aujourd'hui la parole pour appuyer la décision du gouvernement à l'égard de VIA Rail.

M. Comuzzi: Quelle décision?

Mme Browes: Comme l'a déclaré mon collègue, le ministre des Transports (M. Bouchard), les contribuables canadiens n'ont plus les moyens de subventionner sans cesse davantage la société VIA Rail. L'an dernier, cette société s'est vu octroyer la somme record de 641 millions de dollars. Cela représente une moyenne de 100\$ par personne qui voyage en train.

M. Nault: Ce n'est pas vrai.

Mme Maheu: Parlez des faits.

Mme Browes: Les subventions ont grimpé et la clientèle a diminué. Cette tendance a commencé à se dessiner dans les années 50 et 60, lorsque les voyageurs ont délaissé le train pour d'autres moyens de transport. La clientèle des chemins de fer a diminué de deux tiers environ depuis les sommets d'après-guerre, en 1947.

Nous tous ici avons des souvenirs de voyages en train. En 1947, mon père était député et je me souviens avec bonheur d'être venu en train à Ottawa avec ma famille pour l'entendre parler à la Chambre des communes. Le voyage était bref. Nous venions seulement de Cobourg,

en Ontario, mais mon père faisait le trajet toutes les semaines.

À propos de souvenirs, il y a tout juste cinquante ans que, en 1939, feu le roi et la reine-mère traversaient notre pays en train. La reine-mère célèbre naturellement cet événement cette année en revenant à Ottawa le 5 juillet. On tiendra pour l'occasion une magnifique réception devant le Parlement. J'invite tous les Canadiens à venir le 5 juillet célébrer avec la reine-mère l'anniversaire du voyage qu'elle a fait ici il y a cinquante ans.

En tant que Canadiens et députés, nous partageons ces souvenirs d'une époque révolue. Les temps ont changé. Il faut se pencher sur le présent et l'avenir.

Consciente des problèmes dès 1961, une commission royale sur les transports a recommandé une réorganisation rationnelle radicale des services voyageurs ferroviaires. Cette réorganisation a été effectuée au fil des ans, mais manifestement, les subventions à VIA Rail sont tellement élevées, que d'autres mesures sont, en fait, nécessaires.

VIA Rail a un piètre bilan, malgré des dépenses de près de 5 milliards de dollars depuis sa création, en 1977. Sur cette somme, plus d'un milliard de dollars ont été consacrés à des dépenses d'immobilisations, afin d'améliorer la qualité et la fiabilité des services. À cet égard, plus de 600 millions de dollars ont été affectés depuis 1984 à d'importants programmes d'immobilisations. Ainsi, le gouvernement a financé l'achat de 59 nouvelles locomotives diesel de grande puissance destinées à assurer le service sur les itinéraires transcontinentaux. La première commande a été livrée l'été dernier, et la seconde ne devrait pas tarder. Le gouvernement a également approuvé la modernisation d'une centaine de wagons de la flotte transcontinentale. Ces wagons seront munis d'un nouveau système de chauffage électrique et de climatisation, afin d'améliorer le confort des passagers. Ces wagons seront comme neufs.

• (1400)

La construction d'un réseau d'installations d'entretien de l'équipement dans tout le Canada est presque terminée. Les installations à Montréal et à Toronto coûtent plus de 200 millions de dollars. Elles sont à la fine pointe de la technologie, et on veut ainsi améliorer l'efficacité opérationnelle et réduire les coûts élevés d'entretien de l'équipement.