Les crédits

Province de Colombie-Britannique n'y peut absolument rien.

La compagnie a tous les droits miniers, à l'exception des droits pour le charbon et l'argile réfractaire. Qu'est-ce que cela vaut? Qui sait. Des forages d'exploration pour le gaz ont été effectués il y a trois ou quatre ans par British Petroleum qui, habituellement, ne fait pas cela pour le plaisir. Elle n'a pas l'habitude d'investir quelque deux millions de dollars juste pour pratiquer. Elle n'a pas dit ce qu'elle avait trouvé. Si elle a trouvé quelque chose, elle a scellé les puits et est partie. Nous ne savons rien là-dessus. Il y avait certainement des indices de gaz, car autrement British Petroleum n'aurait pas fait de forages.

Le CP possède la ligne de chemin de fer. Ce ne sont pas les contribuables qui doivent quelque chose aux habitants de Colombie-Britannique. Ce ne sont pas les contribuables qui doivent quelque chose aux habitants de l'île de Vancouver où à ceux qui veulent conserver le service passager entre Esquimalt et Nanaimo.

• (1510)

C'est la responsabilité du gouvernement de s'assurer que les propriétaires actuels de tous ces biens immobiliers respectent le contrat qu'ils ont accepté lorsqu'ils se sont subrogés à Dunsmuir, et de s'assurer qu'ils maintiennent le service passagers ou, à défaut, qu'ils remettent aux contribuables de Colombie-Britannique tous les biens qui leur ont été donnés à l'époque et qu'ils possèdent encore.

Je ne pense pas que nous puissions nous permettre de rayer tout ce qu'on leur a donné jusqu'à maintenant. Reprenons tout ce qui reste et nous serons largement en mesure de nous payer un service ferroviaire de voyageurs sur l'île de Vancouver, il restera même de l'argent pour faire autre chose.

M. Lyle Kristiansen (Kootenay-Ouest—Revelstoke): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre aujourd'hui la parole pour appuyer la motion de l'opposition officielle, soit:

Que la Chambre approuve la recommandation contenue dans le deuxième rapport du Comité permanent des transports qui demande un moratoire en ce qui concerne les réductions de services que le gouvernement projette d'imposer à VIA Rail.

À titre de député de Kootenay-Ouest—Revelstoke, et de concert avec mon collègue, le député de Kootenay-Est, j'ai passé beaucoup de temps depuis que le ministre a annoncé ces réductions de services à essayer de sauver ce que nous pouvons du train le Canadien qui passe par le

corridor Kamloops—Calgary, et pour de très bonnes raisons.

Ce corridor est l'un des plus fréquentés du réseau transcontinental et affiche la meilleure récupération des coûts d'exploitation de presque tous les tronçons de chemin de fer du pays, à l'exception de ceux du Golden Horseshoe. Il se justifie économiquement, alors que le ministre fait tout un boniment en faveur de l'austérité économique et de la nécessité de réduire le déficit. Nous avons peut-être l'un des tronçons les plus rentables du réseau de VIA Rail dans tout le pays et l'un des plus fréquentés.

Il est intéressant de noter que le train Canadien a transporté environ 539 000 voyageurs, chiffre en hausse par rapport à 465 000 en 1987. Le train Canadien a été abandonné. Le Supercontinental, lui, en a transporté 174 000, contre 159 000 en 1987. Ce dernier a été gardé en activité, bien que sur une base réduite.

Personne, surtout pas moi, étant un député venant d'une région qui est à bien des égards éloignée et isolée aux prises avec certains problèmes de transport, ne veut suggérer de prendre à l'un pour donner à l'autre. Si le ministre fonde principalement ses arguments sur des considérations économiques, il devrait tenir compte de ses propres chiffres.

Le 6 octobre 1989, comme en fait foi le hansard, j'ai demandé au ministre des Transports, en signalant certaines de ces contradictions, comment il pouvait justifier cette discrimination, et s'il accepterait de remettre à plus tard et de reconsidérer son abandon total de ces localités le long du corridor Kamloops—Calgary.

Le ministre, en répondant, a entrouvert la porte un tout petit peu. Nous faisons certes tout notre possible pour le prendre au mot. Il a dit:

Le long de la ligne sud, il existe d'autres modes de transport. Sinon, la région serait considérée isolée et nous assurerions le service.

Il pose ensuite quelques autres conditions que nous pouvons facilement remplir pour montrer qu'il accepterait de discuter, en particulier, les arguments présentés par les localités situées le long de la ligne.

Le ministre a reçu, comme moi, hier soir, ou ce matin, par télécopieur un message du président de la chambre de commerce de Revelstoke lui annonçant qu'une assemblée se tiendra le 16 dans le village de Golden. Le ministre a accédé à sa demande—je l'ai rencontré ce matin—et a accepté d'y envoyer un représentant, même si c'est un peu difficile. Des délégués de presque toutes les localités et les chambres de commerce du