

*Affaires courantes*

pas droit à un allègement fiscal. C'est tout le contraire dans le cas du service ferroviaire. Quatre-vingt p. 100 des gens paient leur propre billet.

On peut bien avancer l'argument des subventions. Mais je soutiens que le transport aérien est subventionné dans la même mesure que le service ferroviaire l'a été. Dire que l'un est plus approprié que l'autre est une fausse économie, à tout le moins.

Il y a aussi la question de l'environnement. Mon collègue, le député de Skeena, notre critique de l'environnement, en parlera de façon plus détaillée que moi, mais je voudrais vous en mentionner certains aspects.

La Chambre a été saisie d'une évaluation environnementale préliminaire de quatre pages, une semaine après la décision—une semaine après que le ministre des Transports eut annoncé que telles étaient les restrictions et que telles et telles lignes seraient éliminées. Il y en a parmi nous qui se méfient d'un document qui est remis une semaine après que les décisions sont annoncées. À ma connaissance, toute proposition ou tout projet du gouvernement du Canada doit être conforme aux lignes directrices du PEEE, le Processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement. Toutes les initiatives du gouvernement doivent donc être analysées; dans le cas qui nous occupe, le ministère concerné, les Transports, devait faire cette évaluation pour voir quels seraient les effets de la décision sur l'environnement.

Une certaine analyse a bien été faite, aucun doute là-dessus. Nous savons toutefois que la décision finale sur les liaisons à maintenir ou à supprimer n'a été prise que la nuit précédant l'adoption du décret. En pareilles circonstances, il est impossible qu'une évaluation, même préliminaire, ait pu se faire. Nous avons appris par la suite que c'est un économiste et un spécialiste des transports, et non un spécialiste des questions environnementales, qui ont fait l'étude d'impact. Ils n'ont même pas fait appel à un spécialiste des questions environnementales. On n'a pas communiqué avec le ministre de l'Environnement, dont certains collaborateurs doivent bien savoir de quoi il retourne.

Il n'y a donc pas eu de véritable étude d'impact, même si le premier ministre a dit pendant la campagne électorale de 1988 que toutes les grandes initiatives du gouverne-

ment feraient l'objet d'une telle étude. Comme les députés le savent, nous ne sommes pas restés les bras croisés quand le gouvernement a fait connaître sa décision relative à VIA Rail, ni lorsque nous avons pris connaissance du simulacre d'étude d'impact environnemental qui faisait quatre pages.

• (1520)

Nous avons pris des mesures ailleurs dans cette ville, des mesures qui ont donné lieu à une journée complète d'audiences devant la Cour fédérale. Les avocats du gouvernement sont entrés et ont dit: «Un instant, les gars, le PEEE ne vise pas le Cabinet. Celui-ci est au-dessus de la loi.»

Monsieur le Président, quelle décision du gouvernement du Canada n'est pas appliquée par décret? Puis, ils ont dit: «Ce n'est pas le ministère des Transports qui a pris cette décision. C'est le ministre des Finances qui l'a prise, car il s'agissait d'une décision budgétaire.»

Mon collègue, le député de Regina—Lumsden, a demandé maintes fois au comité: «Que faisons-nous ici? Pourquoi laissons-nous le ministre des Transports prendre des décisions fondamentales sur le genre de système de transport dont le pays dispose ou, comme nous le constatons, qu'il n'a plus?»

Le gouvernement a rétorqué: «Nous sommes au-dessus de la loi.» Je voudrais bien que le gouvernement explique à la Chambre et à la population du Canada pourquoi il estime que le Cabinet devrait être au-dessus de la loi, pourquoi il ne devrait pas être tenu de respecter un examen environnemental au sujet de décisions qu'il prend. Je serais très curieux d'entendre sa réponse.

Des milliers de Canadiens ont manifesté leur appui. Il ne s'agissait pas des médias qui prenaient le train pour la première fois en 30 ans. Les gens à qui j'ai parlé, et dont l'âge varie entre 5 et 85 ans, sont réellement conscients de l'importance des services voyageurs pour le pays. Ce n'est pas un mode de transport dépassé. Seul l'équipement que nous utilisons l'est.

Sept ministres des Transports l'ont reconnu, y compris certains du gouvernement actuel, et ils ont promis de remplacer cet équipement et d'investir comme les autres pays du monde. Mais ils n'ont jamais tenu parole. Ce fut d'abord une promesse et ensuite un engagement électoral, mais aucun des deux partis n'y a donné suite.