

que le rapport découlant de ces audiences ferait partie d'une réévaluation globale de VIA Rail.

Non seulement la disparition de VIA Rail serait dévastatrice pour les petites localités rurales sur le plan touristique et commercial, mais elle entraînerait aussi la perte de milliers d'emplois. M. Tom McGrath, président du plus grand syndicat à VIA Rail, estime que 2 500 des 7 000 employés de la société perdront leur emploi à cause de la fermeture de certaines lignes. Selon un plan d'entreprise de VIA Rail qui a été divulgué au *Globe and Mail* cette semaine, le nombre d'emplois menacés se rapprocherait plutôt de 3 500.

À Moncton, au Nouveau-Brunswick, 1 200 emplois ont été perdus en 1988 lorsque le CN a fermé ses ateliers d'entretien. La suppression de lignes VIA coûtera encore 200 emplois à la ville, plus 20 millions de dollars en retombées économiques. C'est dans de petites villes comme celles-là que les travailleurs sont forcés par le gouvernement de grossir les rangs des chômeurs, alors qu'ils préféreraient travailler au chemin de fer toute la journée.

De même, le plan d'entreprise propose la suppression totale des services régionaux comme les lignes entre Toronto et Niagara Falls. Encore une fois, si ces lignes ne sont pas rentables, pourquoi ne pas simplement réduire la fréquence hebdomadaire du service tout en conservant ces lignes pour les gens qui en ont vraiment besoin au lieu de proposer leur élimination totale? En fait, le gouvernement aurait dû à tout le moins suivre l'exemple de pays comme la Grande-Bretagne et la France et implanter des services de trains à grande vitesse sur les principaux axes.

Ne serait-il pas merveilleux de sauter dans le train à Montréal pour se rendre à Toronto en deux heures seulement? Les liaisons assurées sur les principaux axes seraient la solution pour les trains à grande vitesse.

Je voudrais parler maintenant des subventions. Il n'y a pas que VIA Rail qui fonctionne avec des subventions. Les orateurs qui m'ont précédé en ont déjà parlé. Les compagnies aériennes et les compagnies d'autocar fonctionnent elles aussi grâce à des subventions. Le gouvernement fédéral dépense des sommes importantes pour ces modes de transport, bien qu'indirectement. Par exemple, de nombreux services d'autocar fonctionnent grâce à des subventions, car les routes sur lesquelles ils roulent sont en grande partie subventionnées par le gouvernement. Chaque année, le gouvernement fédéral dépense 6

Les crédits

milliards de dollars pour la construction et l'entretien des routes. Si VIA Rail devait être supprimée, les autocars et autres véhicules en feraient une utilisation accrue qui aurait certes pour effet de faire augmenter de façon spectaculaire ce chiffre de 6 milliards.

Les compagnies aériennes reçoivent également des subventions similaires. Non seulement ce gouvernement subventionne les compagnies aériennes, mais en plus il permet à Boeing d'acheter de Havilland à un prix ridiculement bas. Ce que reçoivent les compagnies aériennes, c'est la possibilité d'utiliser des pistes, des aérogares, des hangars, des services de navigation ou de météorologie essentiels pour fonctionner.

Si les Canadiens n'ont plus de trains, qu'utiliseront-ils? Le gouvernement a essayé de répondre à cela, il y a quelques années, lorsqu'il a annoncé la déréglementation du transport aérien au Canada. Les Canadiens ne connaissent que trop bien tous les problèmes du transport aérien depuis que ce gouvernement est au pouvoir. La déréglementation et la privatisation signifient non seulement l'abandon de choses qui étaient dans le domaine public, mais aussi l'abdication de l'autorité et de la responsabilité du gouvernement en matière de transports.

Dans le budget des dépenses de Transports Canada, il y a de grandes dépenses que le gouvernement pourrait sûrement éviter de façon à passer l'argent à VIA Rail. Ainsi, à l'Aéroport international Pearson, le budget prévoit 572 000\$ pour un nouveau magasin hors taxe, 858 000\$ pour améliorer l'éclairage et 402 000\$ pour une étude sur l'expansion à long terme. Ces trois articles totalisent 1,8 million.

Ce que j'essaie de prouver, c'est que même s'il est normal de prêcher la responsabilité financière, il est contraire aux principes de justice d'amener les Canadiens à croire autre chose.

Je vois, monsieur le Président, que vous me faites signe que l'heure approche.

Hier, le chef de l'opposition (M. Turner) a déclaré qu'Amtrak achetait 100 wagons à la société Bombardier, au Québec. Le truc, naturellement, c'est que l'achat est partiellement financé par la Société pour l'expansion des exportations, une société d'État. Comment se fait-il que lorsqu'une société américaine exploite un mode de transport que le Canada pense à éliminer, on peut trouver de l'argent de nos contribuables pour la financer?