

Les crédits

gouvernement. Ce n'est pas ainsi que l'on gère un réseau ferré.

Je voudrais proposer un sous-amendement à l'amendement, avec l'appui du député d'Edmonton-Est (M. Harvey):

Qu'on modifie la motion en ajoutant ce qui suit:

et que la Chambre blâme en outre le gouvernement d'avoir manqué à l'engagement pris par le vice-premier ministre, qui était formulé en ces termes: «toutes les mesures nécessaires seront prises pour s'assurer que VIA Rail offre un excellent service, sûr et fiable, aux Canadiens d'un bout à l'autre du pays.»

M. le vice-président: Je vais prendre l'amendement en délibéré et j'informerais la Chambre de la décision dès que possible.

M. Kilgour: Monsieur le Président, l'attachement du député de Regina—Lumsden (M. Benjamin) à VIA Rail est sincère et remonte loin, personne ici ne peut nier cela. Le député pourrait-il nous dire combien d'emplois seraient menacés à Regina, Saskatoon ou ailleurs, s'il a des chiffres, dans le cas où VIA Rail supprimerait entièrement ses services dans l'Ouest ou en Saskatchewan?

• (1250)

M. Benjamin: Monsieur le Président, je remercie mon collègue. Regina et Saskatoon ne sont pas des centres divisionnaires, il n'y a donc pas de changement d'équipage dans ces villes. Je ne sais pas. Je peux simplement donner une idée. Il y aurait peut-être 10, 15 ou 20 emplois à Moose Jaw; quelques-uns à Melville; quelques autres à Wilkie; certains peut-être à Saskatoon. À Regina, les seules personnes qui relèvent de VIA Rail sont deux ou trois préposés aux guichets qui travaillent la nuit.

Ce n'est pas une question d'emplois dans la ville que je représente. Toutefois, lorsque l'on regarde l'ensemble du pays et que l'on voit ce qui se passe non seulement à VIA Rail, mais aussi au CN et au CP, on peut en conclure que des dizaines de milliers d'emplois sont menacés.

VIA Rail abandonnera sans aucun doute la ligne Montréal-Ottawa-Sudbury, notamment parce que le CN ne veut plus exploiter cette ligne. Voilà qui cadre bien avec les idées de M. Lawless naguère, lorsqu'il était président du CN, et sûrement maintenant qu'il est président de VIA Rail. On appelle cela du travail propre, j'imagine, et c'est du travail plus propre encore qu'on fait dans le cas de VIA Rail.

M. David Kilgour (Edmonton-Sud-Est): Monsieur le Président, le député pourrait-il me dire s'il a analysé non seulement le nombre de mises à pied, mais également le

nombre de Canadiens qui n'auraient plus accès aux transports ferroviaires si la société VIA Rail était complètement démantelée?

Monsieur le Président, j'ajoute que le député et moi avons déjà utilisé VIA Rail et très souvent. Le député a-t-il trouvé le temps de préparer une étude à ce propos?

M. Benjamin: Monsieur le Président, je remercie le député. Toutes mes excuses. J'ai tenté de me renseigner auprès des associations de personnes âgées et des associations touristiques, mais tout ce que j'ai appris jusqu'ici, je l'ai appris aux nouvelles. Il faut dire que les personnes âgées surtout n'ont ni les services ni les ressources nécessaires pour effectuer ce genre d'étude.

Mais j'ai fait ma propre enquête la dernière fois que j'ai pris un wagon-lit dans le train de Regina à Ottawa. J'ai parcouru le train en entier pour parler aux passagers. J'ai constaté qu'ils étaient répartis en trois catégories. Il y avait les personnes âgées qui n'avaient pas les moyens de se payer un billet d'avion, même si les tarifs de VIA Rail sont pratiquement aussi élevés que les tarifs aériens actuellement, ou qui avaient besoin d'espace pour se déplacer, pour dormir et ainsi de suite. Il y avait aussi de jeunes familles, de deux, trois ou quatre enfants, qui n'avaient pas les moyens non plus de voyager par avion. On imagine ce que subiraient ces familles s'il fallait faire un trajet de 600 à 1 000 milles en autocar. Il y avait des touristes à bord du train, surtout des Japonais, des Allemands de l'Ouest et des Américains. Ils étaient ravis de pouvoir faire ce voyage. Ils étaient venus au Canada justement parce qu'ils pouvaient faire le voyage de Vancouver à Montréal, s'arrêter, visiter Banff, Jasper, Calgary et Edmonton avant de se rendre à Montréal. De là, ils allaient aux États-Unis pour faire le trajet de retour vers l'Ouest à bord d'Amtrak, ou vice versa. Nous avons à peine commencé à exploiter ce potentiel touristique.

Je sais que mon collègue est au courant de cela. Parlez-en aux associations touristiques d'Edmonton et de Jasper, elles se feront un plaisir de vous dire ce que cela représente pour elles.

Je viens de mentionner la société Amtrak. Au moins, les Américains ont eu la prévoyance de la doter de matériel roulant neuf et elle fait de bonnes affaires, merci. Contrairement à ce qui se passe au Canada, Amtrak n'est pas forcée de payer une rançon aux sociétés ferroviaires américaines. En fait, si la société VIA Rail pouvait fonctionner ici comme Amtrak fonctionne aux États-Unis, elle épargnerait la somme de 60 à 120 millions de dollars qu'elle doit payer au CN et au CP.