

Les crédits

Soyons constructifs et soumettons le plan au gouvernement. La première chose que nous devons faire, c'est de remettre sur le tapis un projet de loi déposé en 1986, le projet de loi C-97, qui offrait à VIA Rail la possibilité de diriger ses propres affaires. Ce projet de loi libérerait VIA et la laisserait diriger ses affaires comme toutes les compagnies aériennes au Canada ont pu le faire.

Nous devons ensuite examiner nos ressources pour donner à VIA la seule chose qui lui manque: du matériel moderne pour faire du bon travail. Comment pourrions-nous imaginer qu'Air Canada fonctionnerait si elle était enchaînée comme VIA Rail l'est maintenant et qu'elle essayait quand même d'exploiter les lignes aériennes du pays avec des DC-3?

À London, en Ontario, nous avons les installations nécessaires pour fabriquer des locomotives ultra-modernes. À Montréal, à Kingston et à Thunder Bay, nous avons les installations qu'il nous faut pour fabriquer des wagons. Nous avons assez d'installations pour fabriquer des wagons ultraperfectionnés. Dans ma circonscription, nous pouvons fabriquer ces wagons.

Avec de la volonté et un plan d'action, nous, les Canadiens, pouvons faire de VIA Rail une société ferroviaire viable et rentable pendant les cent prochaines années, tout comme par le passé.

M. le vice-président: Le député de Scarborough-Centre peut poser des questions ou faire des commentaires.

Mme Browes: Le député a déclaré que nous avons besoin d'un plan d'action. Je le renvoie à un plan d'action que le gouvernement conservateur a mis de l'avant en 1984-1985. Ce gouvernement a alors dit à la Société canadienne des postes, qui enregistrait constamment d'énormes déficits, qu'elle avait jusqu'en 1988-1989 pour équilibrer son budget. À cette époque, les députés d'en face ont poussé de hauts cris en alléguant que nous allions réduire nos services postaux et que nous sonnions le glas des bureaux de poste. Nous sommes restés sur nos positions en déclarant que nous allions équilibrer le budget de la Société des postes pour 1988-1989. Nous avons posé un défi à cette société d'État. Après quatre années, voici qu'en 1988-1989, celle-ci a réussi à équilibrer son budget.

Devant la situation financière du Canada, nous avons mis VIA Rail au défi de présenter un plan d'action tenant compte de la réduction des subventions et devant rendre la société moins tributaire de l'argent des contribuables canadiens. Nous avons fixé certains critères à VIA et nous lui avons dit que nous ramenions les subventions à

un certain montant et que nous voulions qu'elle produise un plan d'action en conséquence.

À mon sens, c'est là une façon de faire tout à fait raisonnable, compte tenu des compressions budgétaires que nous devons nous imposer, ainsi qu'à tous les Canadiens, pour l'avenir des prochaines générations. Je demande au député pourquoi il estime qu'il est déraisonnable d'imposer un tel défi à des personnes éminemment compétentes?

M. Comuzzi: Monsieur le Président, je suis très heureux que la députée me pose cette question. Je pensais un moment que nous parlions de Postes Canada au lieu de parler de VIA Rail. Si elle m'écoutait, elle saurait que j'ai dit ce dont le pays avait besoin. Si nous voulions que VIA Rail subsiste et soit rentable, c'est précisément ce qu'elle préconise: un plan d'action.

Je lui signale que le projet de loi C-97, qui a été lu pour la première fois le 24 février 1986, devait accorder une liberté totale et laisser les coudées franches à VIA Rail pour que la société puisse bien fonctionner et qu'elle n'ait pas à s'adresser à l'Office national des transports chaque fois qu'elle voulait modifier sa structure salariale ou ses tarifs. Elle ne devait pas demander la permission à l'Office national des transports si elle voulait changer les tasses des wagons-restaurants. Elle aurait son propre conseil d'administration. Elle aurait ses propres principes de gestion. Elle aurait sa propre méthode pour gérer un service de transport rentable.

Ce projet de loi n'a pas abouti, à cause du gouvernement actuel. C'était le début de la fin pour VIA Rail. Une mesure de ce genre est absolument indispensable, et je me souviens d'avoir dit à la députée que la société VIA Rail ne serait pas viable si l'on n'acceptait pas d'abord le projet de loi C-97 ou celui qui le remplace pour l'émanciper et lui permettre d'être indépendante.

Il faut ensuite examiner les avoirs de VIA Rail. J'ai examiné les bonnes voies et les gares, et j'ai parlé aux travailleurs de VIA Rail. Nous avons une très bonne base. Nous devons partir des installations actuelles, compter sur les usines ferroviaires de London, en Ontario, capables de produire des moteurs ultra-modernes ou celles de Québec, de Kingston et l'usine de Can Car, de Thunder Bay, dans ma circonscription, qui fait des wagons ultramodernes et produit des rames de métro renommées dans le monde entier pour leur qualité. Ces usines produisent aussi les wagons à deux étages du Go Train. J'ai parlé à ces personnes et elles peuvent convertir ces wagons à deux étages pour un usage à long terme.