

J'ai dans mon bureau une copie de l'horaire de CPR Transcontinental pour 1892, que je vous invite à venir voir. La vitesse moyenne entre Montréal et Vancouver était de 33 milles à l'heure et le train devait s'arrêter tous les 100 milles pour s'approvisionner en charbon et en eau et pour assurer la rotation des équipes. La vitesse moyenne de VIA Rail de Montréal à Vancouver est de 36 ou 37 milles à l'heure. VIA Rail est vouée à l'échec. Le gouvernement l'a délibérément handicapée au point où elle ne peut pas réussir.

Le président que VIA Rail avait, M. de Belleval, qui commençait enfin à renverser la situation, préparait un plan quinquennal incluant un service de train à grande vitesse dont l'implantation nécessiterait plusieurs années et des investissements de deux à trois milliards de dollars, mais il faut investir l'argent avant de pouvoir en tirer un rendement. Il faut investir l'argent avant que les gens utilisent le service. Les gens d'en face continuent de faire les choses à l'envers.

Je voudrais rappeler une autre chose à la Chambre, monsieur le Président. Comment se fait-il que le gouvernement s'en prend à VIA Rail? Le ministre soutient qu'on ne peut continuer à dépenser tout cet argent pour VIA Rail. Pourquoi ne s'en prend-il pas à la Voie maritime du Saint-Laurent et à tous les ports qui font de gros déficits chaque année? Le gouvernement devrait faire à l'égard de certains d'entre eux ce qu'il fait à l'égard de VIA Rail; cette dernière n'exploitera un train de voyageurs que trois fois par semaine. Qu'on ferme donc certains de ces ports quatre jours par semaine. Ils ne pourront fonctionner que trois jours par semaine. Nous fermerons les écluses de la Voie maritime quatre jours par semaine.

Voici un cas savoureux, monsieur le Président, celui des transports aériens. Croyez-le ou non, le ministère des Transports a publié un document parlant d'aéroports financièrement indépendants dont neuf sont censés l'être. Eh bien, sept de ces neuf ont affiché l'an dernier des pertes de plus de 50 millions de dollars. Les déficits accumulés de ces sept aéroports prétendument financièrement indépendants s'élèvent à 833 millions. Il faudrait donc fermer les aéroports de Winnipeg, d'Ottawa, de Dorval, de Mirabel, d'Halifax, de Calgary et d'Edmonton quatre jours par semaine, et ne les faire fonctionner que trois jours par semaine. On ne peut pas continuer à dépenser tout cet argent pour ces aéroports. Quand on ajoute à cette liste tous les autres aéroports prétendument non financièrement indépendants, monsieur le Pré-

Les crédits

sident, nous avons affaire à des déficits de 500 à 700 millions de dollars par année et donc à des subventions de cet ordre pour les usagers des transports aériens.

Que diable le gouvernement peut-il faire? Il ne sait pas et ne s'en soucie pas. Le gouvernement s'en prend délibérément à un mode de transport que des millions de Canadiens veulent utiliser. Dans ma ville, le train vers l'Ouest passe à 2 heures ou 2 h 30 du matin, tandis que le train vers l'Est passe vers 3 h 30 ou 4 heures du matin. Voilà vraiment un moment favorable de la journée pour attirer les usagers et les inciter à prendre le train. Même dans ces conditions, les gens de ma ville sont furieux de voir ce qui va arriver aux services de trains de voyageurs.

Je me demande souvent comment le gouvernement ventile la taxe sur les transports aériens. À ce propos, sachiez-vous, monsieur le Président, que les pertes subies par l'aéroport ne comprennent pas les quelque 25 millions de dollars qu'ont coûté les services de la GRC? Ces services sont imputés au solliciteur général et il y a beaucoup d'autres frais.

Toutes les amendes et toutes les contraventions et autres qui sont donnés dans les aéroports sont touchés par la recette générale et non pas par les aéroports ni par le ministère des Transports.

Le ministre des Finances (M. Wilson) et le ministre du Revenu national (M. Jelinek) les empochent avec avidité et on ne les revoit plus, et cela représente chaque année quelques millions de dollars. Pourquoi le gouvernement s'acharne-t-il sur VIA Rail?

Tous les modes de transport depuis l'invention de la roue ont été subventionnés. Il n'y a jamais eu de moyen de transport complètement autonome et financièrement indépendant même à l'époque des Babyloniens. Il n'y en a jamais eu qui s'autofinance et encore moins qui fasse des bénéfices. Il n'y en a jamais eu, peu importe si le système était public ou privé. C'est vrai dans les deux cas. Cela a toujours été le cas et cela le restera.

Le problème est que le gouvernement actuel et ceux qui l'ont précédé ont refusé de considérer les transports comme un service public. Si le secteur privé n'y arrive pas, alors le secteur public doit prendre la relève et doit fournir ce service, sapristi! Mais c'est un service public. Les transports en commun sont une chose que tout le monde doit utiliser, directement ou indirectement, et jusqu'à ce que nous ayons une politique nationale des transports, le sort d'un mode particulier de transport est laissé à l'arbitraire d'un ministre des Transports ou d'un