

Les crédits

M. MacDonald (Dartmouth): J'ai écouté la députée de Scarborough-Centre (M^{me} Browes) avec grand intérêt, lorsqu'elle tentait avec force éloquence de parler de la destruction complète d'un élément de l'infrastructure nationale. Il y aurait de quoi hurler, si ce n'était pas si grotesque.

Est-il rien de plus méprisable dans cette politique du gouvernement que d'avoir intentionnellement trompé les Canadiens à propos de l'avenir de VIA Rail. Je veux rappeler à la députée d'en face que, en 1985, le ministre des Transports d'alors, actuellement vice-premier ministre (M. Mazankowski), a déclaré: «Il est maintenant temps de transformer VIA en un réseau efficace, rentable et d'envergure nationale, que les Canadiens seront fiers d'utiliser.»

Au début de l'année, le gouvernement a décidé, pour une raison quelconque, qu'il fallait mener une enquête sur la structure tarifaire de VIA Rail pour voir si le tarif faisait du tort au transport par autocar. Cette enquête a eu lieu, même si deux ou trois enquêtes antérieures menées par l'ONT avaient révélé que la structure tarifaire de VIA Rail ne nuisait en rien à la rentabilité de cet autre mode de transport. Par conséquent, le gouvernement a décidé d'établir un groupe de travail, qui a coûté des millions de dollars, je pense, pour parcourir le pays et demander aux Canadiens: «Que pensez-vous de VIA Rail? Que pensez-vous de sa structure tarifaire?»

Je veux rappeler à la députée d'en face que le président de ce groupe de travail était un ancien député, un ancien vice-premier ministre, M. Erik Nielsen, qui, en septembre 1985, a présidé un groupe de travail du gouvernement de la députée.

Ce groupe de travail a déjà décidé du sort de VIA Rail: «Tant que l'avenir à long terme des services actuels ne sera pas décidé, reportez à plus tard les investissements importants relatifs au nouvel équipement de VIA Rail, sauf l'équipement essentiel aux services transcontinentaux et aux services assurés aux régions éloignées.» Il avait déjà prédit l'échec de VIA Rail en décidant de ne pas investir les fonds nécessaires pour que les Canadiens puissent se déplacer confortablement et arriver à l'heure à bord des trains de VIA Rail.

Le groupe de travail a également recommandé de demander aux services transcontinentaux de récupérer 60 p. 100 des coûts avant la fin de 1988 et de réduire la fréquence des services là où cet objectif n'est pas atteint. La décision a été prise bien avant que le groupe de travail ne soit formé, afin de laisser croire aux Canadiens qu'ils

auraient leur mot à dire dans la décision du gouvernement sur l'avenir de VIA Rail.

Le rapport gouvernemental recommande essentiellement de reporter à plus tard les investissements importants nécessaires pour faire baisser les frais d'exploitation et de dire à la société que, si les recettes n'atteignent pas 40 p. 100 des coûts, le gouvernement fédéral va lui couper l'herbe sous le pied.

Ce que je trouve particulièrement révoltant, c'est que le gouvernement a sciemment cherché à duper les Canadiens. Il a établi un groupe de travail qui s'est rendu dans la région de Halifax-Dartmouth. Ce groupe de travail était présidé par M. Erik Nielsen, qui a rédigé l'infâme document qui a sonné le glas de VIA Rail. Lorsque le groupe de travail a tenu ses audiences dans cette région, il a donné l'impression qu'aucune décision n'avait été prise.

Je veux demander à la députée d'en face comment elle peut justifier le fait que le gouvernement a établi ce prétendu groupe de travail qui a trompé les Canadiens d'un bout à l'autre du pays quant au sort de VIA Rail, alors que le gouvernement avait déjà décidé de se débarrasser de cette société?

Mme Browes: Le député d'en face a entamé son discours en citant une personne qui, à mon avis, est une des autorités les plus éminentes dans le domaine des transports au pays. Il s'agit du vice-premier ministre du Canada, qui était ministre des Transports. Ces propos remontent à 1985, et j'apprécie les commentaires que vous avez faits sur le ministre à cette époque. Voici la différence entre le gouvernement actuel et le gouvernement au pouvoir avant 1984. Tout stagnait, rien ne changeait, il n'y avait aucune innovation. Nous avons examiné les choses sous un nouvel angle. C'était en 1985. Les choses ont changé. Bien de l'eau a coulé sous les ponts depuis lors. Nous nous basons sur les besoins des Canadiens au lieu d'enfourer la tête dans le sable et de compter sur les bonnes vieilles méthodes. C'est pourquoi les Canadiens ont décidé de maintenir notre gouvernement au pouvoir en 1988. C'était la première fois depuis un siècle qu'un gouvernement était réélu avec la majorité, ce qui est une véritable performance.

• (1420)

Je suis seulement surpris que le député d'en face cite des commentaires d'il y a cinq ans en pensant qu'ils sont pertinents en 1989. Notre situation financière nous oblige à voir les choses d'un autre oeil pour équilibrer nos livres dans l'intérêt des générations futures. Nous nous laisserons guider par l'usage que les Canadiens veulent faire des différents modes de transport.