

*Les crédits*

pas les tendances: le ministre gère les tendances. Le ministère gère ce que les Canadiens désirent utiliser comme mode de transport. Et, contrairement à tout ce qui s'est dit, et en tendant d'éviter, encore une fois, de développer des arguments simplement pour le plaisir de le faire, VIA Rail ne s'améliore pas. La situation en 1988 et en 1989 ne s'améliore pas. Elle se détériore, monsieur le Président. En 1988, les recettes ont augmenté, dit-on, de 13 p. 100, mais encore a-t-il fallu ajouter 68 millions sur les subventions. Monsieur le Président, ce n'est pas une invention du ministre, ce sont des chiffres incontestables, ce sont des chiffres que nous avons produits à maintes et maintes reprises, et, malheureusement, le rapport produit hier par le comité des transports, dit: on peut interpréter les chiffres de toutes façons, on n'est pas sûr des chiffres qui sont avancés. Tous les chiffres qui ont été fournis par Transports Canada ou par VIA Rail n'ont pas été systématiquement, et de façon efficace, contestés.

*[Traduction]*

Il fallait agir vite pour que cesse une telle hémorragie des derniers publics. La motion dont la Chambre est saisie aujourd'hui recommande l'imposition d'un moratoire qui pourrait coûter très cher aux contribuables, parce qu'aucune limite n'a été établie. Il pourrait coûter 500 millions, 1 milliard ou plus. Il est impossible de le savoir vu que le comité ne fixe aucune durée à ce moratoire. Comme le premier ministre de l'Ontario, les maires des villes et beaucoup d'autres l'ont dit ce matin, un moratoire coûterait de l'argent. Ce qui importe, c'est que le comité ne précise pas où nous pouvons nous procurer ces fonds. J'aurais préféré que le comité, après avoir proposé un moratoire, nous dise où trouver les sommes nécessaires. Presque tous les Canadiens conviennent que le déficit est trop élevé et que nous devons sabrer les dépenses. Mes collègues de l'autre côté s'opposent catégoriquement à la TPS ou à toute hausse des impôts. Or, si on n'augmente pas les impôts, on doit réduire les dépenses là où cela nuira le moins possible à la population, par exemple en faisant des compressions dans un service qu'utilisent seulement 3 p. 100 des Canadiens.

Nous nous attendions à ce que le comité dise, s'il s'oppose à la taxe: «Nous sommes en faveur des coupes mais ailleurs qu'à VIA Rail.» Où, monsieur le Président? C'est la question à laquelle il faut répondre. Ni les maires, ni les premiers ministres ce matin, ni les députés de l'autre côté n'ont précisé où nous devrions pratiquer des coupes. Il n'existe pas de solution miracle qui nous

permettra de nous procurer les fonds nécessaires pour réduire le déficit.

Je suppose qu'on s'attend à ce que les Canadiens paient la facture une fois de plus, mais je ne crois pas que le gouvernement soit d'accord. C'est pourquoi je dis que je suis désolé mais je ne pouvais pas accepter un moratoire. Nous ne verserons pas les millions de dollars nécessaires pour subventionner à nouveau VIA Rail.

À mon avis, le comité aurait dû profiter de l'occasion dans ce rapport pour examiner l'avenir du transport-voyageurs ferroviaire à long terme, et non à court terme, à la veille de la conférence des premiers ministres. Le moment choisi par le comité pour présenter le rapport, est intéressante. Il est très bizarre que les derniers témoins aient comparu à midi, monsieur le Président, mardi. Hier matin, le rapport était prêt. Le choix du moment est excellent. Le comité aurait pu me donner, je pense, une perspective de l'avenir des transports, et une idée sur la manière dont le gouvernement et les contribuables canadiens pourraient trouver une solution plus abordable que celle que nous avons aujourd'hui.

On fait allusion à Amtrack. Naturellement bien d'autres pays prennent des décisions concernant les services-voyageurs ferroviaires fondées sur leur propre réalité démographique et géographique. Quand on parle d'Amtrack, je suis stupéfait que le rapport ne dise pas que cette société a la possibilité de supprimer une ligne quand elle le désire. Ce n'est pas le cas au Canada, monsieur le Président. Quand on prend Amtrack comme exemple, on devrait dire aussi qu'en 1971 cette société a réduit son réseau de 75 p. 100. Nous voulons opérer une réduction de 40 p. 100 et on nous accuse d'être anticanadiens et de ne pas nous soucier de l'esprit du Canada. J'estime que nous devons toujours être logiques. Lorsqu'on fait quelque chose, il faut en supporter les conséquences. Je vous donnerai un exemple. Nous ne pouvons pas avoir le régime fiscal des États-Unis et bénéficier des services de la Suède. Nous devons envisager à un moment donné d'utiliser un système avec tout ce qu'il représente.

La décision a été prise en tenant compte du fait que le Canada est le deuxième plus grand pays du monde mais avec une population de seulement 25 millions d'habitants. Les services de VIA Rail doivent tenir compte de la réalité géographique de notre pays et de la densité de la population habitant le corridor Québec-Windsor. Mais nous avons aussi différents besoins à satisfaire en même temps. En Saskatchewan, la situation n'est pas la même qu'à Toronto ou à Montréal, et nous devons offrir le meilleur service possible avec les moyens dont nous disposons. Par ailleurs, les maires des villes du corridor