

Questions orales

Il est certain que je n'ai pas et que personne ici n'a, je pense, une vue complète de ce que seront les besoins de transport intermodal au XXI^e siècle.

Naturellement, un des éléments du transport ferroviaire de passagers sera VIA Rail. C'est pourquoi nous avons pris des mesures pour la sauver et la maintenir partout au pays, ce qui continuera à coûter aux contribuables des centaines de millions de dollars par année en subventions.

Par conséquent, après avoir pris cette décision de sauver VIA Rail, nous avons décidé de créer une commission royale, et je pense que mon collègue admettra qu'il est prudent d'inviter les spécialistes du Canada et d'ailleurs à nous aider à connaître ce que seront les besoins au XXI^e siècle.

Ce travail et l'apport des parlementaires de tous les partis donnera au Canada, j'espère, la politique des transports pour le siècle prochain que nous n'avons pas pour l'instant.

M. Broadbent: Monsieur le Président, voici la question suivante que je pose au premier ministre. Le gouvernement est au pouvoir depuis 1984. Ce sera bien le plus grand aveu de fiasco pour le ministère des Transports et les ministres si maintenant, après tout ce temps passé au gouvernement, le premier ministre dit qu'il ne sait pas ce qu'il faut faire pour prendre le tournant du 21^e siècle. Pourquoi ne savez-vous pas ce que vous faites?

Si nous avons maintenant une commission royale pour examiner systématiquement les besoins globaux de transport par rail, par la route ou par air, et si par la suite elle concluait qu'il ne faut pas licencier 11 000 personnes comme nous le faisons aujourd'hui et détruire l'infrastructure du Canada atlantique et d'ailleurs, le gouvernement est-il disposé à revenir sur sa décision quand la commission royale aura donné son avis? S'il est disposé à revenir sur sa décision, trouve-t-il intelligent de prendre cette décision immédiatement pour avoir ensuite une commission royale? C'est bien le comble du ridicule.

M. Mulroney: Monsieur le Président, permettez-moi tout d'abord de faire une rectification pour mon honorable ami. Il n'est pas question que VIA Rail licencie 11 000 personnes. Nous n'avons pas 11 000 employés. Le service va être maintenu. Le service voyageurs va être maintenu correctement d'un bout à l'autre du pays, au coût de quelques centaines de millions de dollars par année.

Par exemple, quand un voyageur monte à bord d'un train à Montréal pour aller à Ottawa, la part payée par le contribuable est de 100\$ environ, pour un billet aller-retour. Il y a dans l'ouest du Canada des endroits où le passager qui monte à bord d'un train bénéficie d'une subvention avoisinant 475\$ par trajet. Mon honorable collègue reconnaîtra sûrement que des subventions de

l'ordre de plus d'un milliard de dollars et de quelques centaines de dollars par voyageur sont abusives à tous égards, surtout dans un pays qui a besoin de réduire son déficit pour que la baisse du déficit puisse avoir un effet favorable sur les taux d'intérêt et la croissance économique.

Une des raisons pour lesquelles nous avons combiné l'étude c'est que justement nous sommes en mesure de maintenir VIA Rail à peu près intacte tout en faisant une importante étude de transport. Comme mon collègue le reconnaîtra, je ne pense pas que nous ayons eu une étude de transport de quelque importance au Canada publiquement depuis environ 30 ans, depuis la Commission royale MacPherson. Il est à peu près temps que le Canada définisse une politique nouvelle conforme aux besoins du 21^e siècle.

M. Broadbent: Monsieur le Président, le premier ministre saura que parce qu'on a pris il y a quelques années aux États-Unis la décision pertinente de moderniser Amtrak et d'amener les gens à utiliser le service, les Américains paient maintenant un très faible niveau de subvention et le service y est maintenu. Le premier ministre sait qu'au Canada, nous dépensons maintenant des millions en subventions au transport routier. Nous dépensons des millions en subventions au transport aérien, et les Canadiens exigent dans toutes les régions que l'on continue dans une certaine mesure à subventionner le transport ferroviaire.

Voici la question que je veux poser au premier ministre. Pourquoi n'investissons-nous pas les capitaux nécessaires pour nous doter d'un service ferroviaire moderne de premier ordre et le maintenir, comme le font tous les autres pays modernes dans le monde?

M. Mulroney: Monsieur le Président, mon honorable collègue demande pour l'effet pourquoi le Canada ne suit pas la politique intelligente qu'Amtrak s'est donnée. Voici pourquoi.

En 1971, Amtrak a abandonné 75 p. 100 de ses liaisons ferroviaires pour voyageurs aux États-Unis. Elle a généralement maintenu ses services dans les corridors à forte densité qui, étant donné les différences démographiques entre nos deux pays, font évidemment d'Amtrak une entreprise plus économiquement viable que celle que nous avons au Canada.

Voilà pourquoi nous n'avons pas suivi la politique d'Amtrak, et je lui dirai bien franchement que si nous l'avions suivie, cette politique nous aurait amenés à supprimer complètement les services de VIA Rail dans toute la région de l'Atlantique et dans certaines parties de l'ouest du Canada pour le maintenir uniquement dans le corridor entre Windsor et la ville de Québec. Je tiens à dire au chef du Nouveau Parti démocratique que, pour nous, le Canada n'est pas compris entre Windsor et