

Les crédits

représentant des compagnies d'autobus. Je suppose qu'on peut dire que cela se comprend également.

J'ai remarqué avec beaucoup d'intérêt que les témoins représentaient toutes les couches socio-politiques du pays. Il y avait des syndicalistes, des chefs d'entreprise, des chambres de commerce, des maires de diverses allégeances politiques, et ils se sont tous opposés unanimement à la proposition du gouvernement.

Ce qui est encore plus intéressant, étant donné que le tourisme est un secteur important au Canada, c'est le témoignage que nous avons entendu, hier, d'un organisateur de voyages de groupe. Ce n'est qu'un petit voyageur et il y en a des dizaines d'autres qui font davantage appel aux services de VIA Rail. Or, il ne peut plus le faire. Cette petite entreprise a eu un chiffre d'affaires de 4 à 5 millions de dollars l'année dernière et elle considère VIA Rail comme un partenaire commercial.

Lorsque le vice-président d'Amtrak a témoigné devant le comité, il n'a pas tenté de nous dire ce que nous devrions faire. Il nous a tout simplement communiqué certains faits et quelques renseignements. Je veux juste vous montrer ce qui arrive à VIA Rail et aux contribuables depuis 1977. Il nous a dit que dans le cas des trains AMTRAK qui font la liaison entre la frontière américaine et Montréal ou Toronto, la société Amtrak doit payer aux compagnies de chemin de fer canadiennes trois fois plus qu'elle ne verse aux chemins de fer américains pour emprunter leurs voies. Si cela n'apprend rien à mes honorables collègues d'en face, c'est vraiment à désespérer.

Il y a une autre question. VIA Rail a dû verser l'année dernière 14,5 millions de dollars en taxes provinciales et fédérales sur le carburant diesel. Nommez-moi un autre pays où une société de transport qui doit construire, entretenir et exploiter ses propres voies, est tenue de verser des taxes sur le carburant qui ne sont rien d'autre qu'une subvention au transport routier. On a ainsi gaspillé 14,5 millions de dollars de deniers publics. C'est là un traitement injuste dont sont victimes VIA Rail, le CN et le CP. Pour quelles raisons, dites-le moi, versent-ils des taxes sur le carburant diesel pour leurs locomotives diesel? S'ils pouvaient les lancer sur la Transcanadienne, ils n'auraient pas d'objections à payer ces taxes sur le diesel. C'est un autre exemple des difficultés de VIA Rail.

Le comité a travaillé d'arrache-pied et, mon collègue là-bas pourra vous le dire, nous avons travaillé de longues heures. Nous avons entendu tous les témoins et, que nous ayons été de leur avis ou non, nous avons été impressionnés. Nous avons travaillé dur pour produire un

rapport que la plupart des députés, sinon tous, pourraient appuyer.

Ceci m'amène à ma conclusion. Si la réforme parlementaire a un sens, le gouvernement ne peut pas faire moins que de donner suite à nos recommandations. Nous avons présenté un rapport unanime. En passant, c'est la deuxième fois seulement, en 21 ans de présence à la Chambre, que je vois un rapport du Comité des transports faire l'unanimité.

Après notre voyage en Europe, nous avons présenté un rapport unanime contre le gouvernement n'a jamais tenu compte. Pourquoi nous donner tout ce mal? Pourquoi gaspiller l'argent des contribuables et de tous ces témoins qui paient leurs dépenses de leur propre poche, si le gouvernement n'entend pas tenir compte des rapports des comités?

• (1350)

De la même manière, l'enquête de la Commission royale sera purement symbolique. Le gouvernement a déjà décidé ce qu'il va faire dans le domaine des transports. Les ministériels ont des moteurs à réaction à la place du cerveau. Dans tout ce qui concerne les aéroports, les ports, la Voie maritime et VIA Rail, le gouvernement a procédé à l'envers, a fait le contraire de ce qu'il aurait dû faire.

N'est-il pas intéressant de constater que les subventions à VIA Rail sont réduites trois fois par semaine? Ma foi, douze aéroports prétendument autonomes ont perdu 60 millions de dollars l'an dernier et accusent plus de 800 millions de dollars de dettes. Pourquoi ne pas exploiter ces aéroports seulement trois jours par semaine?

Ce que nous avons recommandé au Parlement et à la Chambre a certes du bon sens et permettrait à la société VIA Rail de prospérer au lieu d'être déficitaire comme semble le souhaiter le gouvernement.

[Français]

M. Langlois: Madame la Présidente, j'ai écouté avec beaucoup d'attention les remarques de mon honorable collègue de la circonscription de Regina-Lumsden (M. Benjamin) et je dois reconnaître l'expérience et les longues années de service de mon collègue, surtout ses longues années de service au Comité des transports.

J'aimerais cependant lui rappeler que lorsqu'il a parlé de l'opérateur de voyages nolisés ou de l'entreprise qui achetait des voyages ou du transport pour les voyageurs sur le réseau de VIA Rail au Canada, il a mentionné des chiffres qui ont pu paraître imposants lorsqu'il a pu parler de millions de dollars.

J'aimerais lui rappeler que ce même opérateur-là a souligné au Comité qu'il avait réservé 4 000 sièges sur le réseau de VIA Rail au Canada au cours des cinq derniè-