

*Les crédits*

• (1300)

Beaucoup de gens ont l'impression que le gouvernement réduit les fonds de Via Rail au moment où le nombre de ses usagers augmente et où ses ennuis semblent tirer à leur fin.

J'admets que le nombre de passagers est passé de 5,9 millions en 1987 à 6,4 millions en 1988, mais si on examine les chiffres de plus près, on se rend compte que ceux de 1988 ne sont supérieurs qu'à ceux de 1987, la plus mauvaise année de l'histoire de la société.

Si on les situe dans le contexte de l'histoire des services de transport ferroviaire des voyageurs au Canada, on ne peut s'empêcher de conclure que la performance de la société empire au lieu de s'améliorer. De plus, depuis sa création en 1977, elle a absorbé plus de 5 milliards de fonds publics, ce qui n'est pas une somme insignifiante, comme certains orateurs l'ont prétendu.

Depuis sa fondation, le gouvernement y a investi beaucoup d'argent pour lui donner la chance de faire ses preuves. Ces investissements ont permis d'améliorer le service et de réaliser des économies, mais pas autant qu'on ne l'espérait.

En 1987, après 10 ans de financement public, le nombre de voyageurs est tombé à son niveau le plus bas, soit 5,9 millions. La comparaison entre 1988 et 1981 est encore plus implacable puisque 1981 est l'année où le nombre de voyageurs a été le plus élevé, soit 8 millions. Cette comparaison révèle que la clientèle «accrue» de VIA en 1988 est en fait 20 p. 100 moins forte qu'en 1981.

Le gouvernement s'est bel et bien engagé à assurer des services ferroviaires voyageurs nationaux, rentables et modernes. Toutefois, il a demandé en même temps aux Canadiens de faire leur part en prenant le train. Cela n'est pas arrivé. Le gouvernement a bien précisé aux Canadiens qu'il ne financerait les services ferroviaires voyageurs que s'ils étaient utilisés.

Depuis qu'il a fait ces déclarations, en 1984, le gouvernement a dépensé plus de 2,6 milliards de dollars de l'argent des contribuables en frais d'exploitation et dépenses en capital. Ce n'est pas peu, comme l'ont signalé des députés de l'opposition.

En dépit de subventions croissantes, les services ferroviaires voyageurs n'attirent que 3 p. 100 du trafic voyageur interurbain au Canada.

Il ne faut pas oublier non plus que l'autobus a accru sa part du marché à 6 p. 100, ce qui est le double du train; le transport aérien accapare 7 p. 100 du marché et la route se taille la part du lion, avec 84 p. 100 du marché, ce qui prouve l'affection des Canadiens pour le transport automobile. Ces statistiques montrent que les Canadiens préfèrent nettement les autres moyens de transport au train. Ils ont bien marqué cette préférence au gouvernement.

Compte tenu de la faible clientèle des services ferroviaires voyageurs et de l'engagement du gouvernement à réduire ses dépenses, les subventions accordées à VIA Rail ne peuvent pas demeurer aux niveaux habituels. Comme l'a déclaré le ministre des Transports (M. Bouchard), les contribuables canadiens n'ont plus les moyens de subventionner sans cesse davantage un moyen de transport qui est de moins en moins utilisé. En 1988, ces subventions avaient atteint un niveau annuel de 641 millions de dollars, ce qui représente en moyenne 100 \$ par passager.

Un député de l'opposition a déclaré que tous les modes de transport de voyageurs sont subventionnés. C'est la vérité. GO Transit, dans la région de Mississauga, Oakville et Milton, reçoit des subventions de l'ordre de 1,65 \$ par passager. Tout le monde est d'accord là-dessus. Toutefois, quand la subvention atteint 100 \$ par passager, il faut y mettre le holà.

Quand on leur rappelle ces faits, certains opposants à la décision que le gouvernement a prise de réduire les subventions de VIA Rail invoquent l'augmentation du nombre d'usagers de certains services. En fait, c'est vrai pour la ligne Ottawa-Toronto où, entre 1986 et 1988, le trafic a augmenté de 29 p. 100. Toutefois, le meilleur rendement de ce service n'a pas compensé le faible rendement des autres lignes pendant la même période.

Par exemple, le nombre de voyageurs a diminué de 15 p. 100 sur la route Victoria-Kootenay, en Colombie-Britannique, et de 26 p. 100 sur la route Moncton-Edmundston, au Nouveau-Brunswick. Cette baisse a contribué grandement à la hausse des subventions à VIA qui ont atteint le chiffre inouï de 641 millions de dollars. Le fait est que, à l'échelle du réseau, le taux d'occupation