

*Le budget—M. Bird*

ment économique régional de l'Atlantique, et des compressions budgétaires imposées à la Défense.

On a annoncé que les subventions au transport ferroviaire des passagers seraient considérablement réduites au cours des cinq prochaines années, faisant éventuellement épargner un demi-milliard de dollars chaque année au gouvernement. Cette décision va obliger la direction de VIA Rail à de graves restrictions et à une réorganisation de son plan financier. VIA Rail doit devenir une entreprise autonome de transport ferroviaire des passagers. Il ne fait aucun doute qu'il lui faudra procéder à d'importantes modifications de services, d'itinéraires et de tarifs. On ne peut pas dire ce que cela va donner. L'avenir de VIA Rail va dépendre de la compétence de sa direction à en faire une entreprise rentable.

Une autre société d'État, Postes Canada, a déjà prouvé ces dernières années que la chose est possible.

Quels que soient les résultats pour l'avenir de VIA Rail, on ne peut plus faire fi de la dure réalité des implications financières de cette société pour le déficit gouvernemental. Depuis 1984, le gouvernement a fourni trois milliards de dollars d'aide à VIA Rail, sans compter d'importants engagements et autres mesures politiques visant à en stimuler l'exploitation. Il est vrai que ses revenus provenant des tarifs ont augmenté de 15 millions de dollars ces deux dernières années, mais cela a coûté 84 millions en aide fédérale.

En dépit d'une brève croissance de la clientèle au cours des huit dernières années, l'utilisation des services-passagers de VIA Rail a diminué de 20 p. 100. Ceux-ci ne représentent plus que 5 p. 100, peut-être même 3 p. 100 seulement de tout le marché du transport des voyageurs. Pas un seul ménage ni une seule entreprise au Canada ne pourraient se permettre d'alimenter pareil gouffre financier.

Aujourd'hui, au Canada, VIA est vraiment le genre de programme que nous devons examiner d'un oeil lucide et sévère. Nous devons accepter la triste réalité: c'est un service que l'État ne peut plus se permettre de subventionner, et son avenir doit être fondé sur le principe qui consiste à offrir un service aux clients qui sont prêts à payer, avec une aide gouvernementale à certains endroits et pour les Canadiens qui n'ont pas d'autres moyens de transport.

[Français]

Monsieur le Président, mes remarques concernant le développement régional porteront sur la situation dans la région de l'Atlantique. Une aide spéciale du gouvernement fédéral a beaucoup contribué à financer notre infrastructure économique et accru les perspectives de

croissance économique. La région a fait l'objet d'une vaste panoplie de programmes au cours des ans. Mais deux domaines ressortent dans le contexte actuel: Les ententes de développement économique et régional, et le programme d'action de l'Agence de promotion économique du Canada Atlantique.

Le Budget montre clairement que les niveaux élevés actuels de financement du développement régional ne peuvent pas être maintenus et que des réductions seront apportées à court terme pour ensuite s'atténuer graduellement au cours du plan fiscal quinquennal. Pour bien situer la chose dans son contexte, encore une fois, monsieur le Président, puisqu'une grande partie des dépenses de l'année en cours découlent d'engagements pris ou d'ententes signées dans les années passées, en portant à 500 millions de dollars l'aide spéciale à la région de l'Atlantique, les dépenses prévues pour 1990 dans ce Budget atteindront un nouveau sommet.

• (1520)

[Traduction]

Pour montrer encore plus clairement la priorité que le gouvernement a accordée à l'aide économique régionale au Canada atlantique, il est important de faire les comparaisons suivantes. Au cours des cinq dernières années du gouvernement libéral, l'aide économique régionale au Canada atlantique s'élevait en moyenne à 185 millions de dollars; au cours des cinq premières années du gouvernement conservateur, elle s'élevait à 282 millions; selon le plan financier établi dans ce budget, elle totalisera en moyenne 425 millions au cours des cinq prochaines années.

Cela veut dire que, sous le gouvernement conservateur et le ministre des Finances Michael Wilson, l'aide économique régionale au Canada atlantique s'est accrue de plus de 55 p. 100 en moyenne entre 1984 et 1989, et on prévoit qu'elle s'accroîtra encore de 50 p. 100 entre 1989 et 1994.

En ce qui concerne les coupures dans le secteur de la défense, il se peut que certaines personnes les trouvent plus faciles à accepter que la plupart des autres mesures contenues dans le budget. Par exemple, certains Canadiens approuvent sans hésiter la décision d'annuler l'achat de sous-marins nucléaires. C'est une question de choix. Par contre, monsieur le Président, certaines autres coupures dans le secteur de la défense, comme la fermeture proposée des bases de Summerside et de Portage-La-Prairie, sont parmi les plus difficiles à accepter et peut-être parmi les plus tragiques sur le plan de l'impact qu'elles risquent d'avoir sur ces localités.