

[Texte]

Mr. Taylor: Maybe this question should properly go to VIA Rail, but I was wondering, from the standpoint of the taxpayer, if it going to be forever a case of operating on taxpayers' money. Do they have a plan that at some point in the future there is going to be a break-even point and they then start making a profit?

Mr. Crosbie: Not that I am aware of, and as I understand the rail passenger business, there are of course only one or two places in the world where the rail passenger service breaks even and does not lose money. Even in Japan there are huge losses. I think some of the lines in France make money. Paris to Lyons makes money, but the normal course of events is that they are not money-makers. You have to decide how important it is as a transportation media and how much you are therefore justified in assisting from the public treasury.

In Japan huge numbers of people of course travel on their rail lines, but they also have huge losses, far greater than we have. But because of the tremendous number of passengers, they consider that the overall benefits outweigh the costs.

Mr. Taylor: Okay. Considering the vastness of the country and the relatively small population, I think that is understandable and it is a good public investment.

I would like to come to this refurbishing of cars for a moment. I do not know whether you were at Expo or not, but while I was at Expo I spent a couple of hours with VIA Rail. During that time they showed me a refurbished car. I thought it was a new car. As a matter of fact, when I got going through it I still considered it was a new car. The refurbishing was so beautifully done, so excellently done, that I was just simply amazed. I am not sure where that work was done, but if that is the type of work they are going to do, I do not have any qualms about having cars repaired rather than buying a new one, because they appeared to be new as far as I was concerned.

Mr. Crosbie: This program will be of considerable benefit to VIA Rail. There is not any doubt about that. A new car would of course have a greater life, but for the medium term, I think this is a very positive move for VIA. It is after all another \$361 million we are pledging towards improving VIA's facilities.

Mr. Taylor: I would like to make just one comment about VIA. Since I have been on this committee I make it a point to ride on VIA at least once a month and on the bus systems at least once a month. My last time on VIA Rail was just last weekend. I was delighted with the coach I was in. It was just the coach from Toronto to Ottawa, but I could see nothing wrong with it whatsoever. It was clean. It was comfortable. I was also greatly amazed at the number of people waiting to get on VIA Rail. It seems to me that whatever the investment has been, it is starting to pay off and people are starting to enjoy the services of VIA Rail.

[Traduction]

M. Taylor: Peut-être cette question devrait-elle être adressée à VIA Rail, mais je me demande, du point de vue du contribuable, si l'exploitation sera toujours financée par l'argent des contribuables. Est-ce qu'on prévoit atteindre un jour le seuil de rentabilité et commencer à faire un bénéfice?

M. Crosbie: Pas à ma connaissance, et d'après ce que je crois savoir du service voyageurs, il n'y a évidemment qu'un ou deux endroits au monde où celui-ci atteint le seuil de rentabilité et ne perd pas d'argent. Même au Japon, il y a des pertes énormes. Je crois que certaines lignes françaises font de l'argent. La ligne Paris-Lyon fait de l'argent, mais dans le cours normal des choses, ces services ne sont pas rentables. Il faut décider de l'importance de ce mode de transport et donc de la somme qu'il convient d'y consacrer les deniers publics.

Au Japon, les liaisons ferroviaires sont évidemment très utilisées, mais il y a aussi des pertes énormes, beaucoup plus grandes que les nôtres. Toutefois, en raison du nombre énorme de voyageurs, on considère que dans l'ensemble les avantages l'emportent sur les coûts.

M. Taylor: D'accord. Compte tenu de l'énorme superficie du pays et de sa population relativement petite, je crois qu'on peut facilement comprendre qu'il s'agit là d'un bon investissement public.

J'aimerais aborder quelques instants la question de la rénovation des voitures. Je ne sais si vous êtes allés à Expo, mais quand j'y étais, j'ai passé quelques heures avec VIA Rail. On m'a montré une voiture rénovée. Je pensais que c'était une voiture neuve. En fait, même une fois la visite commencée, je pensais toujours qu'il s'agissait d'une voiture neuve. La rénovation avait été faite avec un tel art que j'en étais tout simplement étonné. Je ne sais pas où ce travail a été fait, mais si c'est là le genre de travail auquel il faut s'attendre, je n'ai aucune inquiétude de voir les voitures réparées plutôt que remplacées, car quant à moi, elle me semblait neuve.

M. Crosbie: Ce programme constituera un avantage considérable pour VIA Rail. Cela ne fait aucun doute. Une voiture neuve durerait évidemment plus longtemps, mais à moyen terme, je crois que c'est là une initiative très positive pour VIA Rail. Il s'agit après tout de 361 millions de dollars que nous engageons pour améliorer les installations de VIA.

M. Taylor: J'aimerais faire un seul commentaire à propos de VIA. Depuis que je fais partie de ce Comité, je tiens à utiliser VIA Rail au moins une fois par mois et les réseaux d'autobus au moins une fois par mois. J'ai pris VIA Rail pour la dernière fois la fin de semaine dernière. J'étais ravi de la voiture où je me trouvais. C'était tout simplement la voiture qui fait la liaison entre Toronto et Ottawa, mais je n'ai pu constater aucun défaut. La voiture était propre et elle était confortable. J'ai été également très étonné du nombre de personnes qui attendaient pour monter à bord. Il me semble, quel qu'ait été l'investissement, qu'il commence à donner des résultats et que les gens commencent à profiter des services de VIA Rail.