

[Text]

chaque année à ses actionnaires 650 millions de dollars pour couvrir ses frais d'exploitation. Tôt ou tard, le conseil d'administration se fait refuser ses marges de crédit par les banques et il est obligé de prendre des décisions qui impliquent des coupures et des réductions de services pour que l'entreprise reste en vie. Dans cette optique-là, la décision du gouvernement de réviser les niveaux de participation financière à VIA Rail est justifiée. Évidemment, cela a obligé VIA Rail à reformuler un plan d'affaires pour les cinq prochaines années.

En déterminant les changements qui seront apportés aux services de VIA Rail, est-ce qu'on a tenu compte des cas particuliers, de régions particulières où il y a des besoins particuliers?

**M. Bouchard:** Inévitablement, monsieur Langlois, la décision a été basée sur trois principes essentiels, mais particulièrement sur le fait qu'il fallait maintenir un réseau national de Vancouver à Halifax. Il est bien évident que les facteurs pris en considération varient d'une région à l'autre. On ne peut pas exiger le même taux d'utilisation sur une route éloignée que sur la route entre Sarnia et Toronto. C'est un des facteurs importants.

Un ensemble de facteurs ont été pris en considération, et de façon différente. Dans le cas de l'Ouest, on a tenu compte de la population à desservir. On a également tenu compte de certains autres facteurs. Par exemple, le *Rocky Mountaineer* entre Calgary et Vancouver est un service excellent qui est utilisé. C'est donc un service qu'on maintient, en même temps qu'on maintient la route nord entre Edmonton et Vancouver.

• 1715

C'est l'ensemble des facteurs qu'on a pris en considération. Ils sont extrêmement difficiles à mettre ensemble. Dans le corridor, on va vous dire: Pour des questions d'environnement, de congestion d'autoroutes, il faut garder le réseau VIA Rail entre Toronto et Montréal. À Halifax, à Moncton ou à Jasper, on va vous dire: Il faut garder le service pour d'autres types. . . Évidemment, il n'y a pas de congestion de routes à Saskatoon, mais il y a d'autres raisons valables qui font qu'on maintient le train. Il y a donc un ensemble de facteurs différents selon les régions. Au Canada, il y a différentes régions qui ne sont presque pas comparables en termes de transport.

**M. Langlois:** Depuis quelque temps, certains disent que le gouvernement fédéral subventionne d'autres modes de transport. On utilise cet argument pour essayer de faire comprendre aux gens que la décision de réduire les subventions à VIA Rail n'est pas justifiée.

Je voudrais apporter des précisions là-dessus, et je voudrais aussi qu'on m'en donne si mes renseignements ne sont pas complets. La participation du gouvernement fédéral aux coûts des autres modes de transport ne se situe-t-elle pas au niveau des infrastructures? Est-ce que le gouvernement fédéral contribue à la construction des

[Translation]

operating costs. Sooner or later, the banks refuse to give the board of directors a credit line and the board is forced to make decisions that entail cuts and reduced services so that the business can survive. From this point of view, the government's decision to review its levels of funding for VIA Rail is justified. Obviously, this has forced VIA Rail to come up with a new corporate plan for the next five years.

When the changes to VIA Rail services were decided upon, was allowance made for particular places, for particular regions or particular needs?

**Mr. Bouchard:** Mr. Langlois, we had to base our decision on three basic principles, but particularly on the fact that we had to maintain a national network from Vancouver to Halifax. Obviously the factors taken into consideration vary from one region to another. We cannot expect the same ridership on a remote route as we would for a line between Sarnia and Toronto. This is one of the major factors.

A series of factors were taken into consideration, and in different ways. Where the West is concerned, we took into account the number of people who needed train service. We also bore in mind certain other factors. For instance, the *Rocky Mountaineer* between Calgary and Vancouver is an excellent service and it is used. We are maintaining this service as well as the northern route between Edmonton and Vancouver.

All those factors were taken into consideration, even though it was extremely difficult to bring them all together. In the corridor, some may say that, because of the environment and because of congested highways, we have to keep the VIA Rail route between Toronto and Montreal. In Halifax, Moncton or Jasper, you may be told that service has to be maintained for various other reasons. Of course, you won't find any congested highways in Saskatoon, but other valid reasons may justify maintaining railway services there. In other words, those factors vary according to the regions. The various areas of Canada can not be compared with one another when it comes to transportation.

**Mr. Langlois:** Some people have started saying that the federal government also subsidizes other modes of transportation. This argument is used to have people believe that the decision to cut VIA Rail subsidies is inappropriate.

I would like to give details on that matter and I would appreciate it if you could complete my information. Doesn't the federal government share in the costs of infrastructures for the other means of transportation? Does the federal government contribute to airport construction, maintenance of landing strips, some