

*Les crédits*

absorbé plus de 5 milliards de dollars à même les impôts des contribuables. De ce montant, plus de un milliard de dollars ont été investis en immobilisations afin de donner à VIA Rail la chance de faire ses preuves. Monsieur le Président, un milliard de dollars qui ont été versés à VIA Rail pour améliorer ses immobilisations, améliorer ses propriétés, il faut bien se rendre compte malheureusement que ça n'a pas donné les résultats escomptés.

Monsieur le Président, je voudrais vous mentionner que je représente une circonscription qui est nettement démunie dans les moyens de transport. La partie est de ma circonscription n'a même pas de routes. La très grande partie est de ma circonscription est desservie par bateaux durant l'été, et aussi par services aériens. Je dois vous dire qu'avec un-vingtième, à chaque année, du montant d'argent dont je viens de parler, dans ma circonscription, on ferait des miracles pour améliorer les moyens de communications, les services de santé et les services éducatifs. Et on doit signaler ici que malgré les montants d'argent qui ont été versés à VIA Rail au cours des dernières années, sa performance ne s'est pas améliorée. Les subventions ont monté en flèche, et la clientèle a diminué.

La clientèle de VIA Rail, il faut l'admettre, est passée de 5.9 millions de voyageurs, en 1987, à 6.4 en 1988. En réalité, la clientèle, en 1988, n'a augmenté que par rapport à 1987, année durant laquelle les trains de VIA ont transporté le plus petit nombre de voyageurs depuis que VIA a été créé. Enfin, la clientèle de VIA a diminué de 20 p. 100 depuis 1981, année où VIA a desservi environ huit millions de passagers.

Une vue d'ensemble des services-voyageurs offerts dans notre pays révèle bien que le rendement de VIA ne s'est pas amélioré. Le gouvernement a fait sa part, VIA a tenté des efforts pour améliorer ses services, mais il faut bien l'admettre, les Canadiens n'ont pas pris le train. Les Canadiens ont montré leur préférence pour d'autres moyens de transport. Le service ferroviaire de voyageurs au Canada ne représente aujourd'hui que 3 p. 100 de tous les voyages interurbains au Canada. Par contre, 7 p. 100 des voyageurs interurbains se déplacent en avion et 84 p. 100 des Canadiens utilisent leur automobile, ce qui prouve encore une fois leur préférence. Le transport par autobus, quant à lui, intéresse 6 p. 100 des voyageurs interurbains. Les Canadiens voyagent donc deux fois plus souvent en autobus qu'à bord des trains de VIA.

Tous ces chiffres confirment bien que les Canadiens préfèrent nettement voyager autrement que par train.

Comme le ministre des Transports l'a déclaré, et je cite:

Les contribuables canadiens ne peuvent plus se permettre d'accorder des subventions sans cesse croissantes à un mode de transport que de plus en plus de voyageurs délaissent.

Le gouvernement s'est engagé à donner aux Canadiens un réseau national de services ferroviaires voyageurs qui soit rentable et moderne. Toutefois, le gouvernement a demandé aux Canadiens de se servir de ce réseau. Le gouvernement fédéral veut bien faire comprendre aux Canadiens qu'ils doivent utiliser les services ferroviaires ou le risque de diminution est toujours là et que de leur comportement dépendrait le financement des services ferroviaires voyageurs.

Étant donné que les services ferroviaires intéressent aussi peu de voyageurs et que le gouvernement s'est engagé à réduire ses dépenses, nous ne pouvons pas continuer à accorder à VIA Rail un appui financier aussi élevé que dans le passé.

Monsieur le Président, il faut bien comprendre cet exposé. Il faut comprendre que VIA s'est détérioré sur tous les plans. Je le répète, la clientèle de VIA était de 6.4 millions de passagers en 1988, ce qui représente une baisse de 20 p. 100 par rapport à 1981. En tenant compte de l'augmentation indiquée dans les chiffres provisoires de 1989, la clientèle demeure de 19.5 p. 100 inférieure à celle de 1981. Pourtant, encore une fois, je le répète, les subventions accordées à VIA ont augmenté considérablement. De 524 millions de dollars qu'elles étaient en 1981, elles sont passées à 641 millions en 1988, ce qui représente une augmentation de 22 p. 100. La subvention moyenne par passager versée à VIA par le gouvernement du Canada a subi une hausse de 52 p. 100, elle est passée de 66 \$, en 1981, à 100 \$ en 1988.

Le recouvrement des coûts qui était de 28 p. 100 en 1981, n'était que de 30 p. 100 en 1988. Et je pense qu'il s'agit là de chiffres révélateurs.

Le taux de fréquentation de VIA a connu une légère baisse, il est passé de 53 p. 100, en 1981, à 52 p. 100 en 1988. Les frais d'exploitation de VIA Rail ont dépassé 753 millions de dollars en 1988 alors que ses recettes ont été de 223 millions de dollars. Existe-t-il au Canada une entreprise de transport, que ce soit dans le domaine aérien, dans le domaine maritime ou dans le domaine routier, qui peut se permettre de dépenser 750 millions de dollars alors que ses recettes sont de 225 millions de dollars ou à peu près. Aucune entreprise ne peut se permettre cela. Seul VIA Rail avait cet avantage, puisqu'à chaque année VIA Rail pouvait compter sur la générosité des citoyens canadiens qui, à même leurs taxes, financent le transport de passagers par chemin de fer.

J'aimerais parler peut-être de certaines lignes, dont le parcours Toronto-Windsor qui a connu le meilleur rendement sur le plan du recouvrement des coûts, en 1988, et les coûts n'ont été récupérés que dans une proportion de 43.6 p. 100.

Le parcours Toronto-Calgary-Vancouver qui a connu le taux de fréquentation le plus élevé en 1988, c'est-à-