

Les crédits

proposition. Trans-Consortium a alors offert de financer la construction de ces wagons et de les louer à VIA Rail. Je demande sérieusement au ministre s'il ira retrouver Trans-Consortium pour lui dire que, oui, le gouvernement envisagerait ce genre de participation du secteur privé.

La dernière question, qui découle elle aussi du rapport et des témoignages, est celle des routes protégées. Nous pouvons contester les chiffres, discuter s'il s'agit de 45 millions, ou de 50 millions ou d'un autre montant, mais le ministre souscrit-il en principe à l'idée qui a été soumise au comité et selon laquelle il ne faudrait pas, pour le bien public, inclure le financement dans son budget à lui mais le tirer des revenus généraux pour que les comptes de VIA ne soient pas faussés? Je lui demande de répondre sérieusement à ces quatre questions sérieuses.

M. Bouchard (Roberval): Monsieur le Président, ce sont de bonnes questions auxquelles je vais essayer de répondre de mon mieux.

Pour commencer, c'est rêver que de croire que nous pouvons, d'un geste de la main, décider de réduire les taux d'intérêts. Je sais une chose, cependant.

M. Benjamin: Cela s'est déjà fait.

M. Bouchard (Roberval): Le député de Regina-Lumsden se rappelle le temps où les Canadiens étaient tellement révoltés contre un taux d'inflation de 12 et 13 p. 100. Les Canadiens auraient peut-être préféré alors que les taux d'intérêt soit de 12 p. 100 mais le taux d'inflation de 4 ou 5 p. 100, comme en ce moment. Je crois que le ministre des Finances poursuit la bonne politique au moment où il peut maîtriser l'inflation. Je ne crois pas qu'il puisse rendre de meilleur service aux Canadiens. Il ne faudrait pas que le taux d'inflation soit ce qu'il était à l'époque.

Le député s'informe d'un changement au mandat de la commission royale. Mon ami comprendra que les trois autres questions dépendent de la réponse à la première. Je m'explique. Le mandat de la commission royale a été établi de façon à répondre à la question fondamentale de l'intégration des modes de transport pour l'an 2000. Si, dans dix-huit mois, le rapport provisoire renferme des propositions, nous pourrions à ce moment déterminer s'il est possible de répondre tout de suite à quelques questions.

Le mandat de la commission n'est pas axé sur VIA Rail. Il porte sur tous les modes de transport et n'a pas

pour objet de résoudre, en particulier, le problème de VIA Rail.

Au sujet de VIA, le maire de Québec m'a dit que les décisions prises constituaient de l'euthanasie, parce qu'elles vont tuer le système.

Je ne suis pas aussi pessimiste, mais il est vrai qu'une grande intervention chirurgicale était nécessaire. Nous maintenons le système en vie. Le premier ministre de l'Ontario a dit ce matin que la province étudiait avec le Québec de nouvelles technologies, des trains à grande vitesse. Nous nous réjouissons de cette initiative. Mais il nous faut d'abord considérer la commission dans cette vaste perspective embrassant tous les modes de transport. C'est pour cette raison que nous ne pouvions pas limiter le mandat à VIA Rail et étudier un problème pratique auquel on trouvera peut-être une solution après que la commission aura déposé son rapport. Je compte parmi ceux qui croient que VIA devrait avoir sa propre loi organique, pour pouvoir mener ses affaires autrement qu'elle ne l'a fait jusqu'ici. Nous avons chargé une commission d'étudier l'avenir des transports. Dans un an et demi, nous saurons exactement quelle orientation elle recommande de donner à tous les modes de transport, y compris VIA Rail. À ce moment, si après avoir examiné la viabilité de VIA, elle recommande l'élaboration d'une loi, nous pourrions en rédiger une qui corresponde à la nouvelle réalité. Si nous voulions une loi de ce genre tout de suite, nous ne pourrions pas l'appliquer avant un an et demi de toute façon, à cause du programme très chargé que nous avons déjà, et nous aurions perdu l'apport de la commission.

• (1320)

Les deux dernières questions portent sur le sujet des nouvelles voitures. Même si nous avons été disposés à puiser dans le Trésor ou à nous adresser au ministère des Finances, la gestion du déficit nous en aurait empêchés. Si on prend 100 millions de dollars, j'aurais quand même besoin du même montant pour un moratoire. Nous aurions quand même à payer pour cela.

Vous demandez pourquoi nous n'autorisons pas le secteur privé à construire les voitures et à les louer à VIA. Une fois de plus, je dis: Attendons la commission. Si elle formule une recommandation de ce genre, nous l'examinerons. Il en va de même pour les trajets protégés. En ce qui concerne les régions éloignées, mon ami sait bien que je vais examiner l'affaire. Je prends encore le même exemple: 483 \$ pour le billet Jasper-Prince Rupert. Je me demande s'il n'existe pas un moyen de transport moins cher. Je me demande s'il on paierait autant pour voyager en hélicoptère. Je n'ai pas l'impression que