

*[Text]*

continuing interest in this matter and published a report on this subject approximately two years ago. That report had a number of recommendations in it and, since being appointed Minister of Transport, I have looked at those recommendations.

I think the key question we have tried to face as a government is the necessity to secure for VIA Rail a clear commitment in terms of its future and to try to set some policy guidelines and directions that would establish a framework within which plans could be made and a number of actions could be initiated.

As a result of that, in the early fall we first attempted to resolve and rationalize the financial position of VIA Rail, recognizing the necessity to develop a capital program that had a long-term impact so that the development of new equipment and modernized facilities could be undertaken with some assurance that there would be a continuing commitment by the government. We have secured a five-year capital agreement, and the underlying and overriding purpose behind that is to invest in the improvement of the facilities and services of VIA Rail so that we can begin to save money on the operating side. I think it is a fairly classic economic trade-off that, by extending money on the capital side, we are able to realize substantial improvements and reductions in the operating costs. Mr. Franche, when he has an opportunity to speak to you, can detail more clearly the actual fiscal arrangements, but I think it is fair to say that we expect that for 1983 the demand upon operating subsidies or support from the government will be less than it was in 1982. That is a trend we hope to accelerate in the years to come so that we can continue to write down the operating subsidies by the introduction of improved facilities and services to the capital program. That is a fairly major step forward.

Arising out of that also is the commitment my predecessor made in 1981 that, after two years of operating under the policy announcements of that year, there would be a review of the routes and other requirements of VIA Rail and a revamping would be conducted where required. We undertook that in the fall of 1983 as well.

As a result of those initiatives, we were able to take just before Christmas the initial steps in a passenger rail policy. One of those steps was to confirm funding to VIA Rail of some \$300 million for the development of four new maintenance facilities to be located across Canada, in Halifax, Montreal, Toronto and Winnipeg. Those maintenance centres are designed so that the facilities will be operated by VIA Rail and will enable it to provide first-class maintenance operations and, therefore, enable it to save money and provide a higher level of service. That plan is one that will be seen to provide a very important ingredient in the modernization of the passenger rail program.

Secondly, we initiated the development of a capital program for new equipment. I think we all recognize that what VIA

*[Traduction]*

s'intéresse depuis toujours à la question et qu'il a publié un rapport à ce sujet il y a environ deux ans. Ce rapport contenait un certain nombre de recommandations dont j'ai pris connaissance, depuis que j'ai été nommé ministre des Transports.

Je pense que la grande question que nous avons essayé de régler en tant que gouvernement est la nécessité de garantir à Via Rail un engagement clair eu égard à son avenir, et d'essayer d'établir certaines lignes directrices qui serviraient de cadre à l'intérieur duquel nous pourrions dresser des plans et prendre un certain nombre de mesures.

C'est ainsi, qu'au début de l'automne, nous avons d'abord tenté de corriger et de rationaliser la situation financière de Via Rail, conscients de la nécessité d'établir un programme d'immobilisations à long terme afin que nous puissions mettre au point un nouveau matériel et moderniser des installations, tout en étant relativement certains que le gouvernement prendrait un engagement continu. Nous avons conclu une entente de cinq ans, et l'objectif sous-jacent et capital de cette entente est d'investir dans l'amélioration des installations et des services de Via Rail afin que nous puissions commencer à réaliser des économies sur le plan de l'exploitation. Je pense que c'est un principe d'économie assez courant que d'augmenter les capitaux pour se permettre d'apporter de grandes améliorations et réduire ainsi les coûts d'exploitation. M. Franche, quand il prendra la parole, pourra vous exposer de façon plus précise les ententes fiscales pertinentes, mais je pense qu'il est juste de dire que nous nous attendons à ce qu'en 1983 la demande en subventions d'exploitation ou en soutien gouvernemental soit inférieure à ce qu'elle était en 1982. C'est une tendance que nous souhaitons accélérer au cours des années à venir afin de pouvoir diminuer les subventions à l'exploitation par l'introduction d'installations et de services améliorés à l'intérieur du programme d'immobilisations. C'est un grand pas en avant.

Partant de là, il faut aussi faire état de l'engagement pris par mon prédécesseur en 1981, et selon lequel, après deux ans d'exploitation sous le régime des orientations annoncées cette année-là, il y aurait un examen de tous les parcours et des autres besoins de VIA Rail, et qu'une opération de réorganisation serait effectuée au besoin. Nous l'avons aussi fait à l'automne 1983.

Grâce à ces initiatives, nous avons pu concrétiser tout juste avant Noël les premières mesures d'une politique applicable aux services-voyageurs ferroviaires. Une de ces mesures consistait à confirmer le versement à VIA Rail d'une subvention de l'ordre de 300 millions pour la conception de quatre nouvelles installations d'entretien à répartir ça et là au Canada, soit à Halifax, à Montréal, à Toronto et à Winnipeg. Ces centres d'entretien sont conçus de manière que les installations soient exploitées par VIA Rail et lui permettre d'offrir des services d'entretien de première classe, et, par conséquent, de réaliser des économies et d'offrir un meilleur service. Ce plan constitue un élément très important de la modernisation du programme voyageur-ferroviaire.

En deuxième lieu, nous avons entrepris de concevoir un programme d'immobilisations pour le nouveau matériel. Je pense