

Bien que le gouvernement fédéral ait annoncé à maintes reprises au cours des dernières années la création du «Western Development Fund», variant de 3 à 4 milliards selon les sources, il reste que la nouvelle politique lui coûtera, pour la seule période 1983-86, 2,3 milliards de plus que n'auraient coûté la simple poursuite des programmes existants--(10). On est donc en droit de se demander où le gouvernement fédéral pourra trouver de telles sommes et ce qu'il adviendra des programmes d'aide au transport dans l'Est tel que ceux du MFRA et de Via Rail.

Le gouvernement fédéral s'est engagé à investir dans des infrastructures de transport de l'Est du Québec et des provinces de l'Atlantique, les sommes qu'il aura économisées au cours des cinq prochaines années à même le retrait d'une partie des subventions des programmes MFRA et ARFAA (voir annexe 2.0). Cette attitude tranche avec celle qu'il a adoptée dans l'Ouest. Dans l'Est, le gouvernement fédéral finance un programme d'investissements a meme les économies qu'il réalise en réduisant un programme de subventions dont l'Est avait bénéficié jusqu'ici; par contre dans l'Ouest, il crée de nouveaux programmes totalisant 2,3 milliards \$ pour la période 1982-83 à 1985-86, lesquels viennent s'ajouter au 1,3 milliards \$ requis au cours de la même période pour la poursuite de programmes existants.

Du côté de Via Rail, faut-il rappeler qu'en dépit des coupures et réductions de service de novembre 1981, cette société a reçu pour 1981/1982 un paiement de 506 millions \$--(11). Dans son plan de dépenses pour l'année fiscale 1983/1984 déposé le 22 février 1983, le gouvernement fédéral indique qu'il devra fournir une somme de 755 millions \$ pour le budget d'exploitation et d'équipement de Via Rail. Bref, une situation qualifiée d'alarmante par l'Auditeur général du Canada, qui a suggéré, sinon recommandé d'autres coupures--(12).

Certes, les responsables de Transports Canada et de Via Rail ont maintes fois nié l'imminence d'autres coupures et réductions de service. Mais les mesures de 1981 n'ont pas produit les résultats escomptés, n'ayant procuré semble-t-il que des économies d'une cinquantaine de millions \$ contre les 100 millions \$ espérés--(11), réduisant d'autant les

(10) Nous faisons l'hypothèse que le programme de subvention pour le maintien des embranchements serait maintenu en 1984-85 et 1985-86, à un coût de 300 millions \$, même si la nouvelle politique n'était pas adoptée.

(11) La Presse, mercredi le 23 février 1983.

(12) Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des transports, Chambre des communes, le jeudi 18 novembre 1982 - fascicule no 81, p. 81:57 à 81:59.