

*Les crédits*

:une rationalisation des services ferroviaires-voyageurs. Cela n'a pas été fait à l'époque, . . . pour les raisons qui ont appartenu aux politiciens de l'époque! Mais il est évident que si la situation était celle-là en 1961, et qu'elle est devenue, 28 ans plus tard, la situation où l'on se trouve, des actions gouvernementales devaient se prendre.

Depuis 1977, 5,4 milliards de dollars ont été versés. De ce montant, plus d'un milliard—et quand on dit qu'on n'a pas amélioré l'équipement, depuis dix ans, à peu près—au delà d'un milliard ou presque qu'un milliard et demi de dollars a été versé en améliorations, en dépenses de capital, dans l'intention d'améliorer la qualité des services.

*[Traduction]*

Nous devons faire face à la réalité d'aujourd'hui. Nous pourrions oublier le budget, prétendre qu'il n'y a pas de problème. Chose curieuse, les députés libéraux et néo-démocrates ne disent jamais où ils vont trouver l'argent. Ils dépensent comme si ce n'était pas un problème. Ils pourraient trouver une foule d'occasions de dépenser. Toutefois, lorsque vient le temps de dire où ils vont trouver l'argent, ils se taisent. Plus un mot. Nous ne savons pas où ils puiseront l'argent. Tout le monde sait que les députés néo-démocrates ont tout l'argent qu'il leur faut. Nous le savons depuis des années. Les députés libéraux avaient l'habitude d'être un peu plus raisonnables, mais ils sont en train de devenir tout aussi déraisonnables que les néo-démocrates.

À l'heure actuelle, la dette représente environ 34 000\$ par ménage canadien. Il y a vingt ans, le service de la dette absorbait 12c. sur chaque dollar des recettes fiscales. Aujourd'hui, il atteint 35c. C'est trois fois ce qu'il était il y a environ quinze ans.

Nous devons tous participer à la réduction de la dette. Il faut protéger les plus démunis contre le tort qu'une dette excessive ne manquerait pas de causer à ceux qui peuvent le moins se défendre. Nous devons maîtriser la dette pour protéger le patrimoine que nous laisserons à nos enfants. À notre avis, tous les ministères du gouvernement doivent faire preuve de modération, notamment lorsque les dépenses ne correspondent pas aux fins prévues.

Ces dernières semaines, on a beaucoup parlé du niveau des subventions annoncées dans le budget. En particulier, des comparaisons ont été faites avec d'autres modes de transport public au Canada, par exemple, l'autocar, l'avion. Aujourd'hui, je voudrais parler de la question des restrictions.

*[Français]*

Monsieur le Président, je pense qu'il est important d'examiner certains points du rendement de VIA Rail en 1988. Je pense que pour l'intérêt du public, des Canadiens et de la Chambre, il est important de savoir exactement comment est utilisé et pourquoi nous faisons face à autant de situations difficiles avec VIA Rail.

Pour le réseau pris dans son ensemble, la subvention d'exploitation ou d'opération est de plus de 500 millions de dollars. Le total des paiements des subventions qui inclut le financement des investissements en capital représente une somme de 641 millions de dollars. J'ai dit tantôt: C'est 100\$ chaque fois qu'un passager prend le train. Pour le corridor qui est le segment le plus fréquenté, ce qu'on appelle, et ce que mon collègue appelait communément «Entre Québec et Windsor», à peu près, c'est 178 millions de dollars, soit une moyenne de 40\$ par voyageur.

Monsieur le Président, si vous allez à l'autre bout, les services du Transcontinental coûtent: 198\$ par voyageur, et les services dans les régions éloignées: 212\$. Chaque fois que quelqu'un prend le train dans une région isolée, cela coûte 212\$ par billet.

Il est intéressant de noter que le niveau de recouvrement des coûts varie. Le niveau de recouvrement des coûts, monsieur le Président, représente la capacité que nous avons, lorsque nous dépensons un dollar, de le récupérer au niveau des billets qui sont achetés dans les trains.

Dans certaines régions, monsieur le Président, cela représente 13 p. 100. Pour chaque dollar que le gouvernement met, le voyageur paie 13c., en terme de récupération.

On peut opérer une société comme celle-là. On peut, encore une fois, constamment se convaincre que la nécessité du service fait en sorte qu'on ne doit pas tenir compte de l'augmentation des coûts. Il y a une réalité qui est là. Aujourd'hui, on est à 641 millions. Demain, on sera à 800 millions. On prévoit que d'ici l'an 2000, cela coûtera entre 6 et 8 milliards, sans développer le réseau, simplement pour l'opération et les dépenses capitales normales.

Monsieur le Président, le Canada ne peut plus se permettre cette réalité. Le Canada ne peut plus se permettre, avec un réseau de transport qui se développe, de défendre des sommes aussi importantes.

Monsieur le Président, les résultats de Via Rail—on est obligés de l'admettre aujourd'hui—sont complètement désastreux. La semaine dernière, on m'accusait ici à la Chambre, en parlant du taux de fréquentation, de ne pas en tenir compte. Oui, on en tient compte. Le taux de fréquentation, monsieur le Président, a augmenté de 13