

Les crédits

les députés devraient dire ouvertement s'ils emploient 10 ou 20 minutes.

M. le vice-président: À ce moment-là, lorsque les députés de l'opposition utilisent ce système-là, ils en auront deux de suite pour faire les 30 minutes en fait. Je remercie les honorables députés de leurs commentaires. Nous allons poursuivre le débat avec l'honorable ministre des Transports (M. Bouchard).

[Traduction]

L'hon. Benoît Bouchard (ministre des Transports): Monsieur le Président, je tiens à remercier le Nouveau Parti démocratique qui me permet de prendre immédiatement la parole. Normalement, le député de Regina—Lumsden devrait être le premier à le faire, mais il a bien voulu me céder sa place.

[Français]

Monsieur le Président, depuis cinq ans, le gouvernement du Canada, le gouvernement actuel, essaie de bâtir dans ce pays une économie forte en mesure de concurrencer dans ce qui devient une économie internationalement très forte dans l'ensemble des pays commerçants du monde. Afin de réaliser cet objectif, il serait impératif dans notre perspective que l'économie continue de prospérer au cours des prochaines années, non seulement souhaitable mais essentiel. Il est très évident que les mesures que nous avons mises de l'avant pour contrôler le déficit et réduire la dette nationale ont été faites dans cette perspective et pour rejoindre ces objectifs.

L'engagement du gouvernement par rapport à la réduction des dépenses et au contrôle des finances s'applique évidemment à tous les secteurs, particulièrement, en ce qui me concerne, à celui des transports.

• (1300)

Il est très évident également, monsieur le Président, que les transports ont toujours été, sont et demeureront l'élément ou un des éléments essentiels au développement économique du Canada. C'est très évident, en même temps, que nous devons nous assurer que ce réseau des transports soit un réseau efficace et un réseau qui permette aux Canadiens de l'utiliser dans sa dimension la plus profitable. Si nous voulons comprendre les initiatives ou les décisions qui sont prises dans le domaine des transports aujourd'hui au pays, il faut les voir dans cette perspective. Autant se préoccuper de l'état des finances du pays en même temps que d'assurer que l'on ait un réseau complet ou que l'on ait un réseau de transport qui corresponde, encore une fois, à la diversité du pays dans lequel on vit. Les initiatives du gouvernement sont donc orientées dans cette perspective, en même temps que ce réseau des transports doive se développer dans une dimension où le réseau est sûr, efficace et viable, capable d'assurer aux Canadiens une possibili-

té, ai-je dit, de concurrencer dans un monde de plus en plus dynamique.

Alors, il faut bien garder en perspective, et le sens du débat d'aujourd'hui doit tenir compte d'une chose, c'est que le transport ferroviaire n'est pas l'unique mode de transport au Canada, n'est même pas celui aujourd'hui que la population canadienne utilise le plus. C'est un mode de transport plus traditionnel, c'est un mode de transport pour toutes sortes de raisons, et ça ne date pas d'aujourd'hui. En 1961, une commission, dite Commission McPherson, recommandait l'abandon du transport ferroviaire de passagers. Il y a eu des études et des tentatives en cours depuis 30 ans pour tenter de régler cette question. Mais, encore une fois, dans une perspective de l'ensemble des transports au pays, il y a autant de transport aérien que ferroviaire. Mais il y a aussi le transport maritime, l'automobile, qui est de plus en plus utilisée aujourd'hui, et, dans le transport des marchandises, évidemment le camionnage qui devient un élément essentiel; enfin, également dans le transport-passagers: l'autocar.

Monsieur le Président, un principe a toujours justifié le gouvernement d'agir comme il le fait dans le domaine des transports, particulièrement à ce moment-ci, c'est de ne pas investir plus qu'on est en mesure de le faire dans un moyen de transport ou d'investir en fonction de nos capacités, dans un moyen de transport qui est de moins en moins utilisé et qui est de plus en plus coûteux, toujours gardant à l'esprit que ce mode de transport est fait en fonction des deniers des contribuables canadiens.

Monsieur le Président, en 1988, un chiffre que j'ai souvent cité, mais que je rappelle toujours à l'esprit des gens: 641 millions de dollars ont été utilisés pour supporter VIA Rail, ce qui coûte 100 \$ par passager et qui va jusqu'à des extrêmes, entre Jasper et Prince-Rupert, à un montant de 483 \$ par passager. Monsieur le Président, cette subvention n'est pas payée par les purs esprits, cette subvention est payée par les Canadiens à 100 p. 100, alors qu'il n'y en a que 3 p. 100 d'entre eux, et 3 p. 100 de ceux qui voyagent, qui utilisent le train.

Monsieur le Président, qu'on l'admette ou non, qu'on soit favorable ou non, qu'on veuille le changer ou non, il faut admettre une chose: les Canadiens ont donné de plus en plus, et ils vont donner de plus en plus, à moins que la Commission royale d'enquête nous prouve le contraire. Je serais absolument ouvert à toute recommandation, mais actuellement la tendance qui existe est celle dont les Canadiens ont montré leur préférence pour d'autres modes de transport.

L'automobile évidemment est la préférée, l'avion et l'autocar, à moindre extension, mais elles sont là. Quatre-vingt-cinq p. 100 des Canadiens voyagent par automobile. Évidemment, on peut dire: le ministre pourrait changer cela. Le ministre, monsieur le Président, qui est là aujourd'hui, ou quelque'un autre demain, ne donne