

[Texte]

Mr. Angus: I want to go back to VIA Rail. Some \$360 million was the rough cost if the government was going to authorize the purchase of 120 cars, and \$119 million is the allocation to VIA for the refurbishing program. Do either of those amounts include the cost of borrowing by the government?

Mr. Crosbie: No.

Mr. Angus: One of the other options put to you by the Trans-Consortium in a memo dated April 9, 1987 was the possibility of a company setting up a leasing company and renting the new cars to you for a period of 20 years.

I have done a quick comparison between the proposed new cars purchased by VIA, the refurbishing program, and the private financing program on a year-to-year basis. Information I received from VIA and from Bombardier regarding the payment procedure for the two projects shows that for the new cars \$75 million would be the cost to the government in 1988, then \$80 million to \$90 million the following years, and \$35 million in 1992. On the other hand, the \$119 million breaks down at \$34 million a year from 1988 through 1991, paid out over three years. That is roughly a difference of \$40 million to \$50 million per year in government expenditures. None of those figures include interest.

The private financing proposal worked out over the 20-year period is a cost without interest of \$18 million a year. This cost plus interest would be paid out of operating revenue. That works out to \$150,000 per car per year, which seems to me quite reasonable. If we took it over 25 years, which is roughly the minimum lifespan for new cars, we are talking \$14.5 million per year at \$120,000 per car.

If this government was really that concerned over its bottom line, why did you not opt for this proposal, which would provide VIA with a new fleet and give them the additional opportunity to get more than the 120 cars? The original report recommended that around 220 were needed to replace the whole fleet. The government scaled that down because of financial constraints. But why would you not accept this proposal, which would give VIA those cars at a price-tag that I would suggest is extremely reasonable?

• 1100

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, the reason the leasing suggestion does not advance the matter at all is that the cost to the government would be the same whether the cars are leased or sold outright. Once a lease arrangement was entered into, the whole cost of the cars under the lease arrangement would have to be charged to the government. There is no saving to government finances involved in leasing the car. The government enters into an obligation. The Auditor General and the Department of Finance insist it has to be accounted for, not just on the yearly amount you pay under the lease, but on the total

[Traduction]

M. Angus: Je voudrais revenir à VIA Rail. Le coût serait d'environ 360 millions de dollars si le gouvernement autorisait l'achat de 120 voitures, et 119 millions ont été attribués à VIA pour le programme de rénovation. Est-ce que l'une ou l'autre de ces sommes comprend le coût de l'emprunt par le gouvernement?

M. Crosbie: Non.

M. Angus: Parmi les autres options qui vous ont été présentées par le Trans-Consortium dans une note en date du 9 avril 1987, il y a la possibilité qu'une entreprise établisse une société de location et vous loue les nouvelles voitures pour 20 ans.

J'ai procédé à une comparaison rapide entre le projet d'achat de nouvelles voitures par VIA, le programme de rénovation et le programme de financement privé sur une base annuelle. Les renseignements que j'ai reçus de VIA et de Bombardier concernant le mode de paiement pour les deux projets montrent que pour les nouvelles voitures, il en coûterait 75 millions de dollars au gouvernement en 1988, puis de 80 à 90 millions l'année suivante et 35 millions en 1992. En d'autres termes, les 119 millions sont répartis au rythme de 34 millions de dollars par année versés sur trois ans de 1988 à 1991. C'est là une différence d'à peu près 40 à 50 millions par année au titre des dépenses gouvernementales. Aucun de ces chiffres ne comprend l'intérêt.

La proposition portant sur le financement privé étalé sur une période de 20 ans revient à un coût sans intérêt de 18 millions de dollars par année. Ce coût, plus l'intérêt, serait payé à même les recettes d'exploitation. Cela s'établit à 150,000\$ par voiture par année, ce qui me semble tout à fait raisonnable. Si l'on étale sur 25 ans, ce qui est en gros la durée minimum des nouvelles voitures, nous en arrivons au chiffre de 14,5 millions de dollars par année à un coût de 120,000\$ par voiture.

Si le gouvernement se préoccupe vraiment du prix réel, pourquoi n'avez-vous pas choisi cette proposition, qui donnerait un nouveau parc à VIA et donnerait en outre l'occasion d'obtenir plus que les 120 voitures? Selon le rapport original, il en fallait environ 220 pour remplacer tout le parc. Le gouvernement a réduit ce nombre en raison des restrictions financières. Mais pourquoi n'avez-vous pas voulu accepter cette proposition, qui donne les voitures à VIA pour un prix qui, selon moi, est tout à fait raisonnable?

M. Crosbie: Monsieur le président, la proposition de location ne constitue aucun progrès, car le coût serait le même pour le gouvernement que les voitures soient louées ou vendues. Une fois conclue l'entente de location, la totalité du coût des voitures louées devrait être imputée au gouvernement. La location n'implique aucune économie pour le gouvernement. Le gouvernement assume une obligation. Le vérificateur général et le ministère des Finances exigent que l'on rende compte non pas uniquement du montant annuel à verser en vertu du contrat de location, mais du montant total. Le