

Budget principal des dépenses, 1983-1984

M. Gray: Monsieur le Président, il y a une vaste gamme d'augmentations qui ne sont pas reliées au taux d'inflation et n'ont pas raison de l'être non plus. Nous affectons beaucoup de fonds supplémentaires au logement ainsi qu'à la création d'emplois par le biais d'initiatives des secteurs public et privé. Pour un certain nombre de crédits comme ceux-là, il me semble, comme il doit sembler aux Canadiens, que l'augmentation des dépenses ne doit pas se limiter au taux d'inflation. Si nous plafonnions ces dépenses, nous n'arriverions pas à répondre aux besoins et aux exigences supplémentaires créés par la crise économique. Voilà l'explication que voulait le député.

M. Wright: Monsieur le Président, dommage que ces mesures ne se traduisent pas en emplois. Comme l'ancien ministre des Travaux publics le sait, son programme a fait fiasco.

Au tableau 5, des dépenses de l'ordre de 1,056 milliard de dollars sont prévues pour 1983-1984 sous la rubrique «Achat de services de réparation et d'entretien», contre 726 milliards pour 1982-1983, soit une augmentation de 45 p. 100. Étant donné le taux d'inflation que je viens de donner, le ministre pourrait-il dire à la Chambre pourquoi l'augmentation est si considérable?

M. Gray: Monsieur le Président, la nécessité de réparer et d'entretenir les immeubles et les installations du gouvernement n'est malheureusement pas alignée sur le taux d'inflation. Le matériel s'use ou nécessite des réparations selon l'utilisation qu'on en fait et le soin qu'on en prend. J'aimerais bien que ces frais se limitent au taux d'inflation quelquefois. Je demanderais donc à mon collègue de préciser les faits quant à la nécessité de réparer et d'entretenir ces biens précieux qui appartiennent aux Canadiens. Je crois qu'il s'agit de faits concrets qui n'ont peut-être rien à voir avec le taux d'inflation.

M. Friesen: Monsieur le Président, je voudrais poser au ministre une question au sujet de VIA Rail. A la page 29-82, crédit 80, je remarque que les prévisions budgétaires pour 1983-1984 s'élèvent à 755.4 millions, contre 540.617 millions dans les prévisions pour 1981-1982. L'année dernière, on a réduit de 20 p. 100 les services de VIA Rail de façon à épargner 100 millions. Si vous déduisez ces 100 millions des chiffres pour 1982-1983, cela veut dire que le gouvernement demande maintenant 200 millions de plus pour VIA Rail, alors que les services ont été réduits de 20 p. 100.

A l'appui de ce que je viens de dire, dans la Partie I du Livre bleu, page 49, le ministre déclare:

Le ministre des Transports accuse pour sa part une augmentation de 451 années-personnes qui se répartit comme suit: 155 années-personnes sont affectées aux activités de réglementation relatives à la sécurité aérienne, 104 années-personnes seront affectées à l'entretien des aides à la navigation aérienne et des installations connexes et assureront leur fonctionnement, et 127 années-personnes seront affectées au Programme des transports par eau pour répondre à des besoins relatifs à la recherche et au sauvetage, et pour offrir des services améliorés de gestion du trafic maritime, et pour assumer certaines responsabilités qui incombent auparavant au ministère des Travaux publics.

Les années-personnes pour VIA Rail ne figurent nulle part. Où va-t-on dépenser ces 200 millions—est-ce que ce sera entièrement pour l'administration?

M. Gray: Monsieur le Président, je pourrais conseiller au député de poser la question au ministre compétent, mais je vais essayer de l'aider en lui donnant les renseignements que je possède.

Tout d'abord, si je ne me trompe, les années-hommes pour VIA Rail ne sont pas incluses dans les années-personnes relevant du Conseil du Trésor. Quoi qu'il en soit, comme le député s'en souvient peut-être, l'année dernière, nous avons dû faire voter un budget supplémentaire de 137.2 millions pour pouvoir mieux assumer le coût du service-voyageurs.

En fait, nous n'avons fait que reporter dans le budget de cette année ce qu'il y avait dans le budget principal de l'année dernière et dans le budget supplémentaire, à l'exception des fonds additionnels versés l'an dernier pour aider les employés du CN, du CP et de VIA touchés par les changements dans le service-voyageurs.

La différence par rapport aux prévisions de 1982-1983 comprend également des paiements supplémentaires de 73 millions pour les services assurés par le CP et le CN, dont le coût a été calculé suivant l'ordonnance R-6313 et suivant les prévisions du personnel de la Commission canadienne des transports qui tient compte de l'indice d'inflation pour 1983-1984.

Mon honorable ami se souviendra qu'en principe on fait cela après coup ce qui incite les députés à protester de temps à autre. Cette question est à l'étude. On me signale aussi que les chiffres mentionnés par mon honorable ami comprennent une somme de 43 millions pour des dépenses de capital supplémentaires dont la principale a trait à l'achat de dix rames de wagons légers, rapides et confortables. C'est un soutien très utile accordé à l'activité industrielle canadienne, quelque chose à laquelle le porte-parole néo-démocrate prétend s'intéresser, soit l'utilisation d'importantes innovations technologiques au Canada.

J'espère que ce renseignement sera utile à mon honorable ami.

M. Friesen: Monsieur le Président, je croyais, sauf erreur, que nous avions consenti il y a quelques années un crédit, ou en quelque sorte une aumône au CN, soit la remise de 600 ou 800 millions de dollars pour lui permettre de fonctionner de façon autonome, comme devrait le faire une société de la Couronne, et de livrer concurrence dans ce secteur.

Le ministre avoue-t-il maintenant qu'une dépense supplémentaire de capital s'élevant à 47 millions doit être accordée à VIA Rail pour lui venir en aide, bien que cette société soit censée être autonome? Ai-je bien compris qu'une certaine portion de ces 200 millions était destinée à être versée à titre de rémunération de départ aux employés lésés à cause de la réduction de 20 p. 100 des services de chemin de fer?

• (1620)

M. Gray: Monsieur le Président, je le répète, je crois qu'il appartient au ministre compétent de donner une réponse détaillée à cette question. On me dit que des fonds étaient prévus dans le budget supplémentaire des dépenses l'an dernier pour faciliter la réadaptation des employés du CN, du CP et de VIA touchés par la réduction des services de transport-voyageurs.

Une fois encore ce n'est pas une question que je connais à fond, mais à mon sens ni la Chambre ni le gouvernement n'ont encore décidé que VIA Rail devait pouvoir subvenir immédiatement à ses besoins. La Chambre a décidé plutôt que les services de chemin de fer constituaient un besoin justifié et que, par conséquent, elle devrait consentir des paiements à VIA Rail pour lui permettre de maintenir la qualité de ses services. C'est