

*Les crédits*

On a également approuvé des améliorations à des gares et à certaines voies. Ainsi, la rénovation des voies entre Toronto et Ottawa a permis de réduire de cinq à quatre heures la durée du trajet.

Les investissements déjà en place n'ont pas permis, cependant, de réduire les subventions comme on l'avait prévu. Le gouvernement a fait sa part et VIA Rail a fait de son mieux, afin d'améliorer la prestation des services, mais le fait est que les gens n'ont pas pris le train. Les Canadiens ont démontré qu'ils préféreraient d'autres moyens de transport. En fait, le service-voyageurs représente seulement 3 p. 100 de tout le trafic interurbain au Canada.

D'aucuns signalent une amélioration du bilan de VIA Rail en 1988 et prétendent que ce n'est pas le moment de sabrer dans son budget, mais la réalité est la suivante. Il est vrai que le nombre de passagers a augmenté de 10 p. 100 et que les recettes se sont accrues de 13 p. 100 en 1988, mais, en fait, le nombre de passagers a augmenté par rapport à 1987, alors qu'il avait baissé de 7 p. 100 cette année-là et était tombé au plus bas niveau jamais atteint, soit 5,9 millions. Ainsi, en réalité, le nombre de passagers en 1988 est pratiquement identique à celui de 1986 et inférieur de 20 p. 100 à ce qu'il était en 1981.

Les recettes de 1988 ont augmenté de 13 p. 100 ou 27 millions de dollars. Par ailleurs, les frais d'exploitation ont augmenté de 15 p. 100, ou 94 millions de dollars.

Ainsi, en 1988, les subventions gouvernementales au titre de l'exploitation seulement ont dû être augmentées de 68 millions de dollars.

Cela veut dire que pour chaque dollar gagné par VIA Rail en 1988, le gouvernement a dû déboursier 2,62 dollars. Il devait absolument prendre des mesures.

La décision de réduire la subvention a été difficile. Mais elle était inévitable.

**M. Keyes:** Elle était irresponsable.

**Mme Browes:** Elle était très responsable. Prenez l'exemple que j'ai donné il y a quelques minutes. Il était très responsable de demander à Postes Canada d'établir un plan d'entreprise. Nous avons aussi demandé à VIA Rail d'en préparer un. Nous espérons le recevoir dans un très proche avenir.

Pour montrer qu'il s'est engagé à réduire les dépenses et à créer un nouveau régime pour le transport des voyageurs par train, le gouvernement a décidé de réduire sensiblement la subvention qu'il versera à VIA Rail à partir de l'exercice 1989-1990.

Les limites budgétaires de VIA, qui sont dures, mais stimulantes, sont les suivantes: 541 millions en 1989-1990; 435 millions en 1990-1991; 394 millions en 1991-1992; 275 millions en 1992-1993; et 250 millions en 1993-1994. Ces limites nous permettront de réaliser des économies de 500 millions de dollars au cours des cinq prochaines années.

On a demandé à VIA de présenter un nouveau plan d'entreprise d'ici la fin de juin. Elle doit y exposer comment elle entend composer avec ces nouvelles réalités budgétaires. Dans l'établissement de son plan, VIA examinera toutes les options qui lui permettraient de réduire ses pertes, notamment la productivité, les améliorations, l'accroissement des tarifs, la suppression de certaines lignes, les réductions du service sur certains parcours, ainsi que le transfert de services à des tiers.

Peu importe l'option qui sera retenue, on a ordonné à VIA Rail de maintenir le service dans les régions vraiment isolées de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, du Manitoba, de l'Ontario et du Québec qui sont desservies par neuf lignes. Je vais vous les énumérer: il s'agit de Jasper-Prince Rupert; The Pas-Lynn Lake; Waboden-Churchill; Winnipeg-Chruchill; Winnipeg-Capreol; Sudbury-Rivière White; Senneterre-Cochrane; Montréal-Senneterre; et Montréal-Jonquière. On a donc établi que ces lignes desserviraient des régions éloignées et qu'il fallait y maintenir le service.

Aucune décision n'a encore été prise au sujet de l'avenir des autres parcours de Via Rail. Par contre, aucune option n'a été rejetée. Les seules restrictions imposées à VIA Rail sont les suivantes: desservir les régions vraiment isolées que je viens de mentionner et, bien sûr, respecter son nouveau budget.

Le gouvernement a hâte de voir le plan d'entreprise que proposeront les dirigeants de VIA Rail. Je suis sûr qu'ils y travaillent, même en ce moment. À la lumière de ce plan d'entreprise, le gouvernement déterminera la meilleure façon de procéder.

J'appuie la décision du gouvernement. De toute évidence, les opérations de VIA Rail doivent être rationalisées à cause du fardeau énorme qu'impose cette société d'État aux contribuables canadiens. Le gouvernement agit selon une bonne politique de gestion financière et de transport, en tenant compte des coûts et, bien sûr, de l'utilisation du service.

**Mme Hunter:** Monsieur le Président, je voudrais faire quelques observations sur les compressions budgétaires imposées à VIA Rail et sur l'élimination du service de VIA Rail dans l'île de Vancouver, comme on nous l'a annoncé.