

Les crédits

des sièges a été de 52 p. 100. En d'autres mots, pour chaque siège occupé, il y a un siège vacant. VIA doit gérer ses services de façon plus efficace et plus rationnelle.

Par conséquent, compte tenu de ce faible rendement et de la perspective de subventions toujours plus élevées, le gouvernement a pris la décision pénible—et je vous prie de croire, monsieur le Président, qu'elle a été pénible—, mais sage du point de vue financier, de prendre des mesures immédiates à la lumière du pressant besoin de faire diminuer la dette et le déficit.

Par conséquent, une nouvelle attitude a été adoptée envers VIA Rail et de nouveaux niveaux de financement ont été fixés pour l'exploitation du transport voyageurs. Il est ici utile d'énumérer ces niveaux de financement. Il s'agit de 541 millions de dollars en 1989-1990, 435 millions en 1990-1991, 394 millions en 1991-1992, 275 millions en 1992-1993 et 250 millions en 1993-1994. Un quart de milliard de dollars seront consacrés au service voyageurs en 1993-1994.

En fixant ces nouvelles limites financières à VIA Rail, nous demandons à la direction de la société de rationaliser ses activités et de les administrer plus efficacement en tenant compte de la nouvelle réalité budgétaire fédérale.

Afin d'atteindre ses objectifs le plus tôt possible, la société a reçu l'ordre de soumettre un nouveau plan d'entreprise quinquennal tenant compte des contraintes budgétaires et de fournir un service voyageurs plus efficace en dépit de ces compressions.

Il y a eu beaucoup de discussions au sujet des collectivités isolées. Soucieux du service, le gouvernement a demandé à VIA Rail de maintenir le service dans les collectivités vraiment isolées qui ne disposent pas d'autre moyen de transport accessible à l'année, ce qui touche cinq provinces. Je crois qu'il convient de mentionner les lignes visées. Il s'agit de Jasper-Prince-Rupert, Le Pas-Lynn Lake, Wabowden-Churchill, Winnipeg-Churchill, Winnipeg-Capreol, Sudbury-White River, Senneterre-Cochrane, Montréal-Senneterre et Montréal-Jonquière.

Cependant, sauf pour l'obligation de maintenir les lignes que je viens d'énumérer, la direction de VIA dispose de beaucoup de souplesse dans l'élaboration de son nouveau plan d'entreprise. Dans ce travail, VIA tiendra compte de toutes les options lui permettent de respecter son budget, notamment l'accroissement de la

productivité, la hausse des tarifs, l'abandon de certaines lignes, la réduction du service sur certaines lignes et la cession de services à des tiers. Ce n'est pas là une tâche facile pour le gouvernement.

• (1310)

Revenons sur la dette nationale et le déficit. Tous les Canadiens sans exception reconnaissent que notre dette et notre déficit constituent un problème puisque 36 p. 100 de nos recettes fiscales vont au service de la dette. Il s'agit là d'une situation difficile et le gouvernement adopte une position réfléchie en présentant un plan d'ensemble et en demandant à VIA Rail de soumettre un nouveau plan quinquennal lui permettant de fonctionner de façon plus efficace. Si 3 p. 100 à peine des Canadiens veulent prendre le train, pourquoi devrions-nous demander à tous les Canadiens de verser 100\$ de subventions pour chaque utilisateur?

M. Nault: Monsieur le Président, je voudrais poser une question au député de Mississauga-Ouest (M. Horner). Je tiens à citer quelques déclarations faites durant le débat de 1981 sur VIA Rail et à lui demander ce qu'il en pense. Ce sont là les paroles du vice-premier ministre actuel. La déclaration suivante porte sur ses sentiments à l'égard du ministre libéral des Transports de l'époque, et elle a été faite en octobre 1981; voici:

Mais il a choisi de ne pas tenir compte du processus traditionnel, qui fait partie des usages au Canada, soit la tenue d'audiences publiques qui donnent à la population la chance d'exprimer ses préoccupations sur les critères comme les besoins et commodités du public.

Toujours le 20 octobre 1981, le vice-premier ministre actuel a déclaré:

Il convient d'améliorer les arrangements contractuels passés entre VIA Rail et les sociétés ferroviaires. Nous devrions accorder à VIA l'autonomie, le pouvoir et l'autorité nécessaires pour négocier avec les sociétés ferroviaires comme n'importe quelle entreprise. Le mandat de VIA Rail devrait être précisé dans une mesure législative. . . un investissement dans du matériel roulant à deux ponts ferait baisser les dépenses d'exploitation de 31 p. 100. . . Le Canada n'aurait jamais vu le jour comme pays si les compagnies ferroviaires ne s'étaient pas engagées à fournir des services.

La même journée, l'actuel ministre des Pêches et des Océans (M. Siddon) a déclaré ceci au sujet des économies d'énergie:

Des gens comme le ministre des Transports devraient songer à inciter la population à utiliser d'avantage les chemins de fer au lieu de parler de démanteler le réseau et ils devraient essayer de rentabiliser au maximum ce mode de transport.