

*Initiatives ministérielles*

En 1992, cela a représenté un total de 13,7 millions de dollars, dont 3,7 millions pour le transport ferroviaire et 10 millions pour le transport par camion.

De plus, une subvention de 10 p. 100, qui a été ramenée à 9 p. 100 dans le budget d'avril 1993, pour le transport de certains produits dans la région. En 1992, cela représentait un total de 57,7 millions de dollars, soit 9,5 millions de dollars pour le transport ferroviaire, 47,5 millions de dollars pour le transport par camion et 0,7 million de dollars pour le transport maritime.

Le montant global de toutes les subventions versées à la région de l'Atlantique pour 1992 s'élevait à 109,8 millions de dollars.

Le budget d'avril 1993 prévoyait une réduction de 10 p. 100 de ce montant de 109,8 millions de dollars. Pour réaliser cette compression, on a réduit non pas de 30 p. 100, mais de 28,5 p. 100 la subvention totale au transport ferroviaire de marchandises à destination de l'Ouest.

D'autres réductions de coûts ont été réalisées grâce à des compressions effectuées dans l'administration générale et à d'autres compressions internes.

Le budget du présent exercice prévoit une autre réduction de 5 p. 100 de la subvention totale au transport dans l'Atlantique, qui se situe désormais entre 100 et 105 millions de dollars à compter d'avril.

Encore une fois, il y a du pour et du contre. D'une part, le gouvernement doit n'avoir de cesse de réduire ses dépenses. D'autre part, je trouve qu'une fois de plus le gouvernement n'a pas fait son devoir.

La situation économique globale des Maritimes est au mieux fragile et le gouvernement, tout en reconnaissant la nécessité de réduire ses dépenses, doit examiner à fond tous les secteurs où des économies sont réalisables, avant de prendre une mesure arbitraire.

La proposition de réduire les subventions au transport dans l'Atlantique n'est pas déraisonnable. Le fait est que ces subventions pourraient probablement être réduites encore beaucoup plus si elles étaient accompagnées d'autres changements.

Au nombre de ces changements figure l'élimination des barrières interprovinciales au commerce dans la région. Ces barrières coûtent déjà à la région de l'Atlantique plus que toutes les subventions de développement régional combinées. Comme dans le cas des céréaliculteurs de l'Ouest, cette réduction des subventions serait beaucoup plus acceptable si elle était accompagnée d'une réduction des coûts d'exploitation.

De plus, il faudrait voir ce qu'il en coûte de maintenir le port de Montréal ouvert durant les mois d'hiver. À l'heure actuelle, la garde côtière offre gratuitement un service de brise-glace aux affrêteurs ou aux navires afin d'assurer le maintien du transport des marchandises. Cela crée deux problèmes. Premièrement, ce service coûte au gouvernement fédéral environ 33 millions de dollars par an. Or, un tiers de ce montant est affecté au contrôle des inondations. Suit une autre subvention au transport qui coûte au contribuable canadien quatre fois plus que les économies prévues dans la proposition de réduction des subventions au transport dans la région de l'Atlantique.

• (1610)

Deuxièmement, ce service gratuit nuit, en fait, à la région de l'Atlantique, car on subventionne l'acheminement des marchandises par les Maritimes en hiver, au lieu d'utiliser les ports libres de glaces de Halifax et de St. John's. Il est bon que ce service existe pour les navires qui veulent l'utiliser, mais il faudrait imposer des frais d'utilisation. Cela engendrerait des économies qui dépasseraient largement le montant actuellement visé par le gouvernement et, en même temps, cela rapporterait, jusqu'à un certain point, aux ports de l'Atlantique.

Le moins qu'on puisse dire, c'est que le problème des brise-glace dans le Saint-Laurent semble ironique, étant donné les difficultés énormes que connaît actuellement l'industrie du transport de l'Atlantique. Mais la politique de gouvernement dans le secteur des subventions, mal organisée et destructrice, ne s'arrête pas là.

Pour attiser davantage le feu, je dois dire que je suis réellement inquiet de l'importance des subventions versées au transport routier dans la région de l'Atlantique par rapport à celles versées au transport maritime et au transport ferroviaire. Je me demande pourquoi le gouvernement fournirait une subvention aussi importante, en proportion, à l'industrie même qui est censée causer la mort prématurée du réseau ferroviaire de notre pays.

C'est particulièrement vrai dans le cas des provinces de l'Atlantique qui ont beaucoup souffert, ces dernières années, et qui ont subi d'importantes coupures de la part tant de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada que de Canadien Pacifique Limitée.

Même si l'on peut faire valoir que les chemins de fer du Canada ne sont pas suffisamment concurrentiels pour se mesurer aux transporteurs routiers dans la quête constante de cette part du marché, je ne suis pas sûr d'être prêt à accepter cet argument sans broncher. Le fait que d'importantes entreprises de camionnage soient si bien subventionnées par le gouvernement ne peut qu'avoir des conséquences négatives pour notre réseau ferroviaire et hâter la mort des chemins de fer dans la région de l'Atlantique.

L'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve, en particulier, se sont déjà ressenties de la fermeture d'embranchements ferroviaires, une situation difficile qui atteint le cœur même des ententes interprovinciales qui ont été conclues avec l'Est à l'époque de la Confédération. Ce financement assez important du transport routier dans les provinces de l'Atlantique porte un coup double aux chemins de fer de notre pays.

La raison en est simple. Le montant disproportionné de subvention directe que reçoivent les sociétés de camionnage équivaut à une deuxième subvention importante pour cette industrie qui reçoit déjà une grosse subvention indirecte sous forme de travaux de construction et de réfection des routes payés par le gouvernement. Pendant que des sociétés ferroviaires comme le CN et le CP sont obligées en substance de payer elles-mêmes pour l'entretien et la maintenance de leurs chemins de fer coûteux, les sociétés de camionnage n'ont aucune obligation de la sorte lorsqu'il s'agit des routes du Canada. J'admets que les