

*Chômage régional*

ils ne fonctionnent vraiment pas aussi bien qu'ils le pourraient. Peut-être celui de l'Ouest est-il plus satisfaisant à cause du nombre de ses réunions et peut-être aussi de la définition de ses objectifs, mais l'observateur est tenté de conclure qu'il ne fait pas beaucoup de progrès utiles et productifs. Aussi, je répète que, pour ce qui est du MEER et des programmes économiques mis en œuvre pour résoudre les problèmes que nous avons énumérés dans notre motion, il ne s'est tout simplement pas engagé à débarrasser le pays du déphasage régional. De fait, à la séance du 3 mai du comité permanent du développement régional, lorsqu'on a demandé au ministre si Air Canada l'avait consulté avant de réduire les services dans la région atlantique—au sujet des parcours prétendus non rentables—il a répondu, et je cite:

Pas personnellement, je ne crois pas qu'ils aient consulté notre ministère, je ne le pense pas.

On a demandé au ministre si la suppression de certaines lignes entraverait l'expansion économique régionale. Voici sa réponse:

Je ne suis pas tout à fait certain des effets que cela peut avoir sur une expansion éventuelle.

Toujours le 3 mai, il a dit ceci un peu plus tard:

Cette société relève du ministère des Transports et c'est par le biais de ce ministère que vous obtiendrez une réponse à votre question.

Pourquoi le ministre de l'Expansion économique régionale n'a-t-il pas décidé de consulter le ministre des Transports (M. Lang) à propos des mesures qui nuisent au développement d'une région? Comment n'est-il pas au courant de leur incidence et comment peut-il ignorer jusqu'à leur existence alors qu'il prétend travailler en étroite collaboration avec le ministère des Transports pour coordonner les projets et les programmes du MEER? Le ministre exagère un peu à mon sens. Il participe activement aux réunions des comités fédéraux-provinciaux pour l'Ouest et les provinces de l'Atlantique, je le concède, et j'espère que ses efforts porteront leurs fruits. Je devrais peut-être lui rendre justice. Les communications, les consultations et la collaboration ne doivent pas toujours se faire à sens unique. Le ministère des Transports se doit de s'assurer que sa planification s'aligne sur celle du ministère de l'Expansion économique régionale.

Juste avant de laisser le sujet de la consultation, de la collaboration et de la coordination, il me semble que la méthode employée par l'ex-ministre des Transports, maintenant sénateur, pour mettre fin au «fouillis des transports», faisait largement appel à une collaboration, à une consultation et à une coordination étroites avec les autres gouvernements et l'industrie en général. Pour illustrer l'intérêt que je porte à la consultation et le reste, je donnerai deux exemples. D'abord, les effets néfastes qu'ont produits les propos du ministre des Transports à la conférence de Charlottetown, les déclarations du Conseil des premiers ministres des Maritimes et celles de M. Logan, de Terre-Neuve, je crois. Ils ont un tant soit peu cherché à nous mystifier. On nous avait laissé entendre que le concept du paiement par l'utilisateur n'était plus un principal levier économique du gouvernement, mais nous nous rendons compte qu'il n'en est rien, monsieur l'Orateur.

● (2140)

J'aimerais rappeler aux députés la toute dernière conférence des ministres des Transports. L'octroi de subventions que le ministre des Transports se plaît à qualifier d'inefficaces et leur réaffectation à l'amélioration des grandes routes, des services

aériens régionaux dans l'Est du Canada et ainsi de suite, n'avaient pas été coordonnés par le ministère de l'Expansion économique régionale. Il est grand temps, je crois, que le ministre de l'Expansion économique régionale et le ministre des Transports demandent à leurs fonctionnaires de joindre leurs efforts pour faire concorder la politique des transports avec celle du développement régional.

J'aimerais maintenant dire quelques mots des services régionaux qui continuent d'être une source de préoccupations dans l'Est du Canada. Il faut se méfier de l'attitude de plus en plus répandue qui préconise le déclassement au lieu de l'amélioration de nos services ferroviaires régionaux. Nous sommes heureux de voir que la Commission canadienne des transports tiendra des audiences publiques, aussi restreintes soient-elles. Mais je me demande pourquoi le comité ne se rend pas sur les rives nord et sud du Québec pour y étudier le service-voyageurs des chemins de fer. Je suis étonné de voir que les représentants du Québec n'aient pas signalé cette scandaleuse lacune dans leurs interventions d'aujourd'hui.

Tout le monde sait que dans une région défavorisée comme celle de l'Atlantique, on ne peut améliorer un mode de transport au détriment d'un autre sans nuire considérablement à l'ensemble du programme. Il nous faudrait un programme d'une durée de cinq à huit ans pour améliorer les terre-pleins des voies ferrées, moderniser les systèmes de signalisation et d'aiguillage et doter les services-voyageurs et les services-marchandises d'un matériel neuf. A cet égard, il est intéressant de noter que les appels d'offre ont pris fin il y a quelque temps pour la ligne expérimentale du Canadien Pacifique entre Québec et Montréal. Nous aimerions savoir quand le ministre entend adjuger le contrat et quand l'expérience aura lieu. Combien de trains y aura-t-il? Je crois qu'à l'heure actuelle les programmes de transport sont établis en parallèle au détriment de l'utilisateur.

En ce qui concerne les services de traversiers, je pense que si le ministre réclame la création d'une société d'État indépendante pour s'occuper du service de traversiers du CN sur la côte est, il devrait également y avoir des entretiens sur l'importance d'un service maritime pour l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve. Ces discussions pourraient prévoir entre autres qu'il n'y aurait ni grève, ni suppression ou interruption du service. Il faudrait régler d'avance ces questions et décider si ce genre de service devrait être une fonction désignée.

Il faudrait mettre en œuvre un programme d'amélioration du transport aérien pour cinq à huit ans en vue de stabiliser les services régionaux et de départager les liaisons entre les transporteurs nationaux et les transporteurs régionaux. Il faudrait également améliorer les aéroports régionaux et municipaux en leur assurant de bons services de navigation et de sécurité pour faciliter le service aérien de troisième niveau qui est si important étant donné la géographie et la dispersion démographique de la région atlantique. Mais il ne faut pas que cela se fasse aux dépens d'un autre mode de transport.

Il faudrait également instituer un programme échelonné sur trois à cinq ans pour améliorer notre réseau routier et le rendre utilisable en toute saison. On nous le promet depuis six ans mais rien n'a été fait.

En ce qui concerne les ports et le commerce maritime, il faut se garder de la prolifération des installations portuaires afin d'éviter le partage d'une clientèle qu'un seul port peut très bien