

**Mme Mitchell:** Et les chantiers navals de l'Ouest?

**M. Mazankowski:** Nous n'oublions évidemment pas l'Ouest. Je le répète, toutes les régions du pays sont représentées au gouvernement et les différentes possibilités régionales nous sont rappelées chaque semaine lorsque nous nous réunissons en caucus. Comme je suis moi-même originaire de l'Ouest, je ne vais certainement pas oublier cette région.

Même si je viens d'une région continentale, je me suis toujours intéressé de très près aux activités maritimes. Personnellement, je suis en faveur de la reconstitution graduelle d'une flotte hauturière. Cela pose certaines difficultés et il y a différentes écoles de pensée à cet égard, mais nous avons un groupe d'étude qui doit bientôt présenter des recommandations. Quand cela sera fait, j'espère que le gouvernement sera en mesure de présenter sa politique à ce sujet.

**Le président suppléant (M. Charest):** Il ne reste que quelques secondes pour les questions et les observations et je vais donc accorder la parole pour la suite du débat.

**M. Les Benjamin (Regina-Ouest):** Monsieur le Président, je veux d'abord vous féliciter et féliciter tous vos collègues qui occupent le fauteuil pour votre nomination en ce début d'une nouvelle législature. Je tiens à dire combien je suis heureux d'être de retour ici et surtout de prendre place directement en face de mon bon ami, le ministre des Transports (M. Mazankowski). Pendant la plus grande partie des seize dernières années, nous avons siégé du même côté de la table aux comités et du même côté de la Chambre. Toutefois, maintenant qu'il siège de l'autre côté, je me serais attendu, à l'occasion de sa participation au présent débat, à ce qu'il ait quelque chose à dire sur ce qui se passe dans son ministère; non pas ce que l'on fait avec ou pour son ministère, mais bien ce que l'on fait à son ministère. J'avais espéré entendre quelque explication au sujet des 288 millions de dollars—j'ai fait le calcul—dont on a amputé le budget de son ministère. J'aurais voulu qu'on m'explique ce que le gouvernement entend faire à l'égard des embranchements secondaires. Faut-il comprendre que le rétablissement en est reporté ou tout bonnement annulé?

Je voudrais aussi qu'on m'explique l'imposition d'autres paiements par l'utilisateur. Mon collègue, le député de Végréville, a été le premier à critiquer à la Chambre un ancien ministre des Transports qui avait lancé l'idée du paiement par l'utilisateur. Ce principe a subsisté sous la brève direction du gouvernement conservateur, en 1979, et cette politique libérale est reprise par le gouvernement actuel. Le paiement par l'utilisateur signifie 34 autres millions de dollars en taxes pour les lignes aériennes. Le ministre a bien cherché à se tirer d'affaires au sujet du tarif du Nid-de-Corbeau. Je dois rappeler à la Chambre, monsieur le Président, pour le bénéfice de ceux qui n'étaient pas ici à ce moment-là, que le ministre, qui était alors critique des Transports pour le parti conservateur, faisait une importante déclaration politique de quelque quarante minutes le 13 septembre dernier relativement à l'un des amendements qu'il avait proposé d'apporter au projet de loi C-155. Il expliquait très clairement la position de son parti à l'égard de cette loi et ce que son parti en ferait s'il en avait la chance. Il ne cachait pas sa position partisane là-dessus. Il disait: «L'objectif est de maintenir l'actuel tarif du Nid-de-Corbeau pour les producteurs canadiens et au moins de le garantir, selon sa forme statutaire actuelle, jusqu'à ce que l'étude soit terminée, en 1985-1986».

*L'Adresse—M. Benjamin*

Le député d'Assiniboia (M. Gustafson) était présent ce soir-là. Il l'a entendu. Je le citerai au nombre de mes témoins. Mon collègue, le député de Humboldt-Lake Centre, en témoignera aussi, comme tous ceux qui étaient présents ce soir-là. Le ministre faisait alors un superbe plaidoyer en faveur du maintien des tarifs céréaliers légaux dont bénéficiaient les producteurs de grain de l'Ouest. Dommage qu'il n'ait rien fait d'aussi superbe aujourd'hui; rien qui soit le moins du monde superbe.

Il faut dire également que le gouvernement a plus de premières priorités que ce soit que j'aie connu depuis que je suis ici, ou ailleurs. Depuis des mois je vois toutes sortes de déclarations et de communiqués au sujet de premières priorités et de dépôts sacrés. Il y a eu le chômage comme première priorité. C'était un mandat sacré. Puis il y a eu une autre première priorité, un autre premier mandat sacré, qui était de réduire le déficit. Il y a eu d'autres premières priorités, comme les droits de la femme et les droits des autochtones. C'est fou ce que les députés d'en face ont comme premières priorités. Ils en sont encore à se demander laquelle doit venir en premier, s'ils ne l'ont pas décidé jeudi soir de la semaine dernière. Pour eux, la première priorité c'est le déficit. Eh bien, monsieur le Président, un déficit c'est une dette.

**M. Fraser:** Une dette qui ne cesse de croître.

**M. Benjamin:** On contracte des dettes pour des raisons positives et constructives. On le fait pour acheter une maison, un tracteur, une moissonneuse-batteuse, un bateau de pêche ou des filets. On le fait pour donner de l'expansion à son entreprise. Ces dettes permettent à des gens de travailler. Toute proportion d'un déficit engagé pour ces raisons, que ce soit par des particuliers, une entreprise privée ou un gouvernement, représente une dette positive et s'efface d'elle-même. Toute dette ou déficit contractée à des fins productrices est une dette positive. Le gouvernement devrait cesser de se laisser obnubiler par cette partie du déficit.

• (1550)

En réduisant le déficit, on augmente automatiquement le chômage, comme ne manqueront pas de le faire les mesures annoncées jeudi soir dernier. Nous pouvons débattre de la question de savoir si elles feront disparaître 20,000 ou 100,000 emplois, mais elles vont sûrement accroître le chômage, surtout si on réduit les déficits engagés pour des investissements positifs dans notre économie et créateurs d'emplois.

La majeure partie des 93 millions de dollars alloués à VIA Rail est destinée à la réalisation de promesses faites au cours des sept dernières années et notamment à l'acquisition de nouveau matériel pour le service-voyageurs transcontinental qui procurera des emplois à des travailleurs de Thunder Bay, de Trenton et de Sydney, ou encore à l'usine Bombardier de La Pocatière, à l'extérieur de Montréal. Cette dépense procurerait des emplois tout en assurant un service dont le pays a besoin et dont la responsabilité incombe au gouvernement national. Le secteur privé n'a rien à voir avec l'exploitation de VIA Rail. Mais il est intéressé à la construction de nouveau matériel pour VIA Rail, ce qui procure des emplois à des travailleurs; or le gouvernement impose des restrictions à ce genre d'augmentation légitime du déficit justifiée par l'objectif constructif qui est de créer des emplois.