

Les subsides

à édifier les infrastructures économiques qui sont tellement importantes, non seulement pour la région de l'Atlantique mais pour l'ensemble du pays.

M. Baker: Monsieur le Président, je pense qu'il est important de faire observer que nous avons jusqu'ici entendu des orateurs ministériels parler de ce qu'il y a dans les budgets actuels ou de ce que le gouvernement actuel fait. Malheureusement, ils n'ont pas comparé cela à ce qu'il y avait dans les premiers budgets, à ce qui a été dépensé l'an dernier ni à ce qui a été dépensé l'année précédente.

J'espère que le ministre des Transports (M. Mazankowski) ne se laissera pas pousser par le député de Saint-Jean-Ouest (M. Crosbie) à essayer de contraindre la CCT ou son ministère à instaurer des vols internationaux dans la circonscription du député. J'espère qu'il ne se laissera pas pousser à agir dans un sens qui ne serait pas très sage. Et pour en revenir au discours du ministre des Transports, il a eu raison de parler du tourisme et de son importance pour la région de l'Atlantique.

Récemment, je me suis rappelé ce que le parti conservateur promettait à propos de transport à Halifax le 2 août 1984. Il déclarait qu'un gouvernement progressiste-conservateur reconsidérerait régulièrement les tarifs des transbordeurs de CN Marine, pour s'assurer qu'ils resteraient équitables et ne saperaient pas la compétitivité des industries locales, spécialement du tourisme.

Le ministre avait raison, mais qu'est-ce qu'il a fait? Qu'est-ce que le gouvernement a fait? Au chapitre des services de transbordeurs, il économise 16.1 millions de dollars. Tel est le montant de la coupure. Comment cela va-t-il être réalisé? En récupérant dans une plus large proportion certains coûts, et en procédant à la rationalisation des services de la côte et du golfe. La vérité, c'est que sous le régime du ministre des Transports, les tarifs des transbordeurs sont montés en flèche, ce qui fait que les gens ne voudront pas les emprunter ces services. Cela va nuire au tourisme.

Et CN Marine? Oui, le ministre parle de restructuration, mais pourquoi? L'exposé financier indique une économie de 21.5 millions de dollars. Ensuite il nous a parlé de tout ce qu'il faisait pour la garde côtière. Si nous examinons l'exposé financier, il économise 51.6 millions de dollars en réduisant les investissements de la garde côtière, au chapitre des aides à la navigation et des navires. En fait, tout cela est contenu dans l'exposé financier du président du Conseil du Trésor (M. de Cotret).

Les ministres ont beau jeu de parler de ce qu'ils dépensent cette année, mais quand on voit les coupures qu'ils ont pratiquées, on comprend pourquoi cela est si dévastateur pour la région de l'Atlantique. Chaque coupure annoncée par le ministre a plus d'impact sur la région atlantique que sur n'importe quelle autre partie du Canada. Les nouvelles compressions budgétaires qui seront annoncées à la suite des études en cours frapperont plus durement la région de l'Atlantique que toute autre région du Canada. Si le ministre veut faire une observation, il pourrait peut-être parler des programmes qu'il a éliminés dans son ministère, et non pas de ses dépenses budgétaires normales.

M. Mazankowski: Monsieur le Président, je ferai quelques remarques à propos des points soulevés par le député. Je suis certain que la légère augmentation des tarifs de traversier ne sera pas catastrophique, contrairement à ce que le député a

laissé entendre. D'ailleurs, les tarifs de traversier ont diminué dans certains cas. J'espère qu'il en prend note.

Tous les députés devraient savoir que le pourcentage de recouvrement des coûts des services de traversier est inférieur à 25 p. 100. Il est de l'ordre de 18 ou 19 p. 100. Je suis convaincu que les habitants des Maritimes, comme tous les Canadiens, acceptent de payer leur part. Nous avons aussi expliqué que nous nous étions efforcés d'accroître les revenus de 15 p. 100 en rendant les services plus efficaces, en éliminant le gaspillage et en augmentant les tarifs de traversier. Néanmoins, je le répète, certains tarifs ont diminué; d'autres ont augmenté de 7 ou 8 p. 100. Ce n'est sûrement pas catastrophique, et nous avons pris cette décision après avoir consulté les provinces. Nous avons conçu ces mesures ensemble, et le député constatera qu'elles n'auront pas les conséquences qu'il prétend.

A propos des autres aspects de la question, je ne pense pas qu'il faille s'excuser d'éliminer le gaspillage, l'inefficacité et les abus. Or c'est justement ce que nous tâchons de faire. Nous essayons de rendre le système plus efficace, plus souple et plus productif. C'est une partie de nos efforts visant à faire en sorte que le système produise des biens et des services au meilleur coût possible. Cet objectif me paraît judicieux.

Le député sera sûrement le premier à reconnaître que le programme des 6 et 5 p. 100, qui a empêché toute augmentation, a simplement retardé l'inévitable. Quel que soit le parti au pouvoir, il fallait s'occuper de cette question.

M. Rompkey: Monsieur le Président, je voudrais poser une question au ministre. Je pense qu'il a été honnête en nous parlant aujourd'hui de son intérêt pour la région de l'Atlantique. Comme je l'ai dit au comité hier, les principaux journaux affirment qu'il joue un grand rôle au cabinet, qu'il a l'oreille du premier ministre (M. Mulroney) et que c'est un bon ministre qui a son ministère bien en main. Je crois ce que disent les principaux journaux et je pense donc que tout cela est exact. Dans ces conditions, permettez-moi de lui poser une question au sujet du chemin de fer de Terre-Neuve dont il a parlé. Il y a quelques années, on a décidé de verser aux chemins de fer de Terre-Neuve 77 millions de dollars en cinq ans pour faire certains travaux de modernisation, de la conteneurisation et d'autres choses. Nous arrivons maintenant à la fin de ce programme. En fait, un rapport devait être soumis au gouvernement au printemps dernier. Je n'ai pas vu le rapport, mais je voudrais demander au ministre quel est, selon lui, l'avenir de la compagnie de chemins de fer, étant donné le gel des tarifs. Il est évident que ce gel est en vigueur jusqu'à ce qu'on en appelle de la décision de la CTC. Dès que la question aura été tranchée, quelque chose se produira certainement; les tarifs augmenteront. A ce moment-là, nous nous intéresserons au plan sur les opérations multimodales à Terre-Neuve.

Quel est l'avenir des chemins de fer? Quel est l'avenir du transport maritime? Quel est l'avenir du transport aérien? Le ministre pourrait-il faire certaines prévisions maintenant? Peut-il dire à la Chambre et aux Terre-Neuviens quel sera, d'après lui, le sort des chemins de fer de Terre-Neuve? Une fois que tous ces fonds auront été dépensés, y aura-t-il d'autres crédits? Continuera-t-on le programme de conteneurisation? A-t-il une image positive des chemins de fer de Terre-Neuve? Y aura-t-il une compagnie ferroviaire solide à Terre-Neuve dans l'avenir?