

débrouiller avec de lourds paiements hypothécaires. Nous devrions plutôt leur fournir les infrastructures nécessaires pour établir les industries qui pourront prospérer dans la région. Il ne faut pas oublier que chaque fois qu'une compagnie fait faillite, cela fait du tort aux employés de la compagnie et détruit les industries de service qui font crédit pendant 30 jours à une usine qui devait continuer de fonctionner. L'une des raisons pour lesquelles nous avons tellement de difficulté dans les régions que nous aidons, c'est que nous ne fournissons pas les infrastructures nécessaires à ces compagnies. Nous pourrions le faire à un coût raisonnable. Pourtant, c'est quelque chose que les compagnies ne peuvent pas obtenir, à n'importe quel prix.

J'espère que le ministre réfléchira à ce que j'ai proposé et, même s'il pense que mes propositions ne sont pas valables, j'espère qu'au moins, il y réfléchira.

**M. Lessard:** Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. J'aimerais mettre les choses au point au sujet de deux ou trois déclarations importantes faites par le député de Timiskaming (M. Peters) et qui ne sont certainement pas exactes. Tout d'abord, il a parlé de l'aide à l'industrie. Je ne suis pas obligé de m'adresser à la province pour demander l'autorisation d'offrir une subvention à l'industrie qui a fait une demande, conformément aux règlements. Cela n'a rien à voir avec la province; c'est à nous de prendre une décision.

Deuxièmement, le député a signalé que le bureau de mon sous-ministre adjoint est situé à Thunder Bay. Ce n'est pas vrai. Le bureau central se trouve à Toronto, mais nous avons un bureau à Thunder Bay dirigé par un administrateur général. Nous avons maintenant annoncé l'ouverture d'un bureau dans le nord-est de l'Ontario, plus précisément à Sudbury.

Troisièmement, en ce qui concerne la région de Renfrew, nous avons offert des subventions à 60 industries. Nous avons répondu à la question inscrite au *Feuilleton* le jour même où les industries mentionnées ont commencé à fonctionner. Les autres n'étaient pas établies. Elles n'ont pas échoué. Certaines ont simplement retiré leur demande, de sorte qu'elles n'ont pas obtenu de subvention. D'autres étaient en voie d'organisation et par conséquent elles n'ont pas reçu de subvention, parce qu'elles n'étaient pas établies.

● (2130)

**L'Orateur suppléant (M. Turner):** A l'ordre, je vous prie.

**M. Lessard:** Cela ne veut donc pas dire que ce fut un échec complet. Ce n'est pas exact. Je voulais dire aussi...

**L'Orateur suppléant (M. Turner):** A l'ordre. Selon moi, le ministre s'engage maintenant dans le débat. Il est déjà intervenu dans le débat.

**M. J. M. Forrestall (Dartmouth-Halifax-Est):** Monsieur l'Orateur...

**M. Guay (Saint-Boniface):** Bravo!

**M. Stanbury:** Bravo!

**M. Robinson:** Bravo!

**M. Forrestall:** Ne perdez pas votre temps à essayer de me distraire.

Une ou deux choses se dégagent clairement du débat de ce soir, et je pense qu'il vaut la peine de les répéter. Tout d'abord, la motion elle-même; pour rafraîchir la mémoire des députés, cette motion déplore l'inertie du gouvernement dans trois ou

### *Chômage régional*

quatre domaines différents: la fiscalité, les transports, l'énergie et le commerce. Il est assez intéressant de constater que cet après-midi et ce soir, le seul ministre qui se soit montré un peu intéressé à suivre le débat est le ministre de l'Expansion économique régionale (M. Lessard), et nous lui en sommes reconnaissants. J'espère qu'à l'issue de ce débat il mesurera mieux à quel point nous de ce côté-ci de la Chambre sommes préoccupés par ces questions.

Je me bornerai ce soir à souligner le rôle que jouent les transports dans la stabilisation des régions mentionnées dans la motion, c'est-à-dire l'Est du Québec et les provinces de l'Atlantique.

Comme beaucoup de personnes qui habitent les régions défavorisées et ailleurs au Canada, je pense que nous n'arriverons pas à réaliser cette unité nationale qui nous accapare l'esprit depuis quelques mois tant que tous les Canadiens—et non pas ceux-là seuls qui habitent le centre du Canada ou d'autres régions privilégiées—ne seront pas raisonnablement certains qu'ils ont des chances égales d'accéder chez eux à la richesse et au progrès.

A mon avis, le rapport intitulé «Living Together», publié par le Conseil économique du Canada, n'est pas long à reconnaître cette vérité. En fait, il a servi de sujet à nos conversations d'aujourd'hui et témoigne d'une grande compréhension des besoins des Canadiens, notamment de ceux qui vivent dans les régions économiquement défavorisées de l'Est du Québec et des provinces de l'Atlantique.

A ce propos, j'aimerais signaler que je ne suis pas d'accord avec le rapport du Conseil économique du Canada lorsqu'il déclare que les transports vont jouer un rôle de moins en moins important dans la stabilisation et le développement des régions. A mon avis, même si le Conseil économique a peut-être raison de dire que proportionnellement à notre capacité totale de production annuelle, l'importance relative des transports par rapport à l'ensemble des autres chiffres diminue chaque année, bien entendu, à mesure que croît le secteur des services publics, le tourisme et les secteurs non reliés au transport, le transport constitue une part de moins en moins importante de cet accroissement. Toutefois, il reste que ni la région atlantique ni aucune autre région ne réussira à survivre sans un réseau de transport approprié, bien organisé, entièrement rationalisé et complet. Il est faux de prétendre le contraire ou d'essayer de trouver d'autres solutions et à cet égard, je trouve le rapport incomplet et insuffisant. Il ne fournit que des données statistiques de base et certaines de ses déductions sont très valables mais je ne peux m'empêcher de m'interroger sur la conclusion, surtout en ce qui a trait au rôle des transports. A mon avis, les transports sont importants et ils continueront de l'être.

J'aimerais discuter brièvement d'une question très délicate soumise au ministre cet après-midi et ce soir. Elle concerne la consultation, la collaboration et la coordination entre d'autres ministères fédéraux et provinciaux, le secteur privé et, en fait, les usagers des transports. J'aimerais faire une ou deux observations à cet égard parce que d'après les faits et gestes du ministre, il semblerait que les transports constituent dans le cadre de sa responsabilité, un domaine pratiquement inexistant en matière de collaboration et de consultation.

Nous avons bien le comité fédéral-provincial des transports de l'Ouest et celui des transports de la région atlantique, mais