

sur le plan de la technologie qu'il emploie que sur le plan des services qu'il offre.

Comment en arriverons-nous là? Notre plan d'action en matière de transports comporte plusieurs volets. D'abord et avant tout, le système doit être sûr. La sécurité ne sera jamais compromise. Le Canada affiche déjà un excellent bilan dans ce domaine, mais nous devons être vigilants. Nous devons saisir chaque occasion qui s'offre à nous d'améliorer le système.

• (1140)

Cela étant dit, nous avons mis en application, au cours des quatre dernières années, des mesures législatives sévères et d'autres genres de mesures afin d'assurer la sécurité de ceux qui utilisent nos services de transports.

[Français]

En 1985, nous avons fait adopter des modifications à la Loi sur l'aéronautique. En 1987, nous avons proposé des améliorations à la Loi sur la marine marchande au Canada. L'an dernier, nous avons présenté une nouvelle législation sur la sécurité du transport ferroviaire.

Par ailleurs, nous avons négocié avec les provinces un Code national de sécurité pour les camions et les autocars, dont nous assumons une bonne partie des coûts.

Enfin, le 7 avril dernier, j'ai déposé dans cette Chambre le projet de loi C-2, créant un Bureau d'enquête multimodal et indépendant sur les accidents de transport. Le Comité permanent se penche actuellement sur ce projet de loi, et nous espérons, monsieur le Président, qu'il sera adopté d'ici peu.

Ce constant souci que nous éprouvons à l'égard de la sécurité de nos modes de transport est d'ailleurs reflété dans le Budget du ministre des Finances (M. Wilson). Ainsi, aucune activité reliée à la sécurité n'a été réduite en vertu des décisions budgétaires.

[Traduction]

Notre plan d'action comprend effectivement les points concernant les transports figurant dans le budget dont nous sommes maintenant saisis. L'objectif du Programme de remise en état des embranchements visant à améliorer et à moderniser le réseau d'embranchements ferroviaires pour les grains de l'Ouest a été largement atteint, aussi on met fin à ce programme une année plus tôt que prévu. Cela permettra d'établir des moyens plus innovateurs et plus rentables pour transporter les grains de l'Ouest.

Le budget propose également de supprimer le Programme de subventions au transport des grains et de la farine «à l'Est de». Les subventions «à l'Est de» ne servent plus à rien car leur but initial était d'aider l'aménagement concurrentiel des routes et des ports canadiens pour le commerce d'exportation. Nos ports canadiens sont maintenant bien aménagés et peuvent concurrencer efficacement leurs homologues américains. Par consé-

quent, ces subventions constituent des dépenses non essentielles pour les contribuables canadiens et leur suppression va dans le sens de notre souci de suivre une politique des transports rationnelle.

Des voix: Bravo!

M. Bouchard (Roberval): Monsieur le Président, comme nous avons demandé à tous les secteurs du gouvernement d'assumer leur part du déficit, nous avons décidé d'arrêter d'augmenter éternellement les subventions accordées à VIA Rail. En effet, les Canadiens ne peuvent plus se permettre de payer en moyenne 100\$ chaque fois que quelqu'un prend le train, lequel est un service qui ne représente que 3 à 5 p. 100 de tous les voyages intercités au Canada, et en outre, 25 p. 100 du budget de Transports Canada.

Le gouvernement s'attend à ce que le rendement financier et opérationnel de VIA Rail s'améliore et devienne plus rentable. Pour commencer le processus de rationalisation de l'exploitation de VIA Rail et faire de celui-ci un nouveau service de transport de passagers très rentable, on a réduit les niveaux de référence de VIA Rail de 541 millions de dollars cette année et on continuera à les diminuer dans les années à venir.

Maintenant que l'on a établi des niveaux de référence, VIA Rail va préparer un nouveau plan d'entreprise qui respecte les nouvelles réalités financières que les Canadiens peuvent se permettre. Toutefois, les localités vraiment isolées continueront à être desservies.

Le gouvernement s'est distingué, au cours des quatre années écoulées, par sa responsabilité financière et son affectation judicieuse des ressources financières fédérales-provinciales. Lorsque l'argent est rare on le consacre à ce qui est vraiment nécessaire, aux choses qui sont les plus susceptibles de produire des résultats.

L'amélioration de l'efficacité du transport amènera une meilleure coordination, particulièrement dans les transports terrestres, et c'est dans cette optique que nous travaillons à un système multimodal. Lorsque l'on planifie les transports maritimes il importe d'avoir une étroite collaboration avec les autres modes de transport, et en particulier les transports terrestres.

La récupération des coûts dans le domaine du transport maritime est une question de première importance pour mon ministère.

Nous préparons une politique de récupération des coûts pour le transport maritime et les autres modes de transport, pour aider à lutter contre le déficit et améliorer l'efficacité générale. Cette politique sera responsable et juste, et elle ne sera rendu définitive qu'après de larges consultations avec l'industrie.

[Français]

Cet accroissement de la demande, monsieur le Président, a eu sa rançon. Il en est résulté. . . Monsieur le Président, je reviens en arrière. . . Heureusement, j'en