

restreint de produits entrent en ligne de compte en ce qui concerne la plus grande partie des transports ferroviaires, et qu'il s'agit, généralement, de pondéreux dont la valeur en dollars est faible. En 1970, une douzaine de produits, en tête desquels il y avait le pétrole et la pâte de bois, représentaient 65 p. 100 des transports ferroviaires subventionnés dans les Maritimes.

Bien que les transports aient porté surtout sur de tels produits, les expéditions faites par voie ferrée dans les Maritimes concernaient en moyenne un parcours ne dépassant pas 150 milles, c'est-à-dire un trajet dont la longueur était bien inférieure à la distance considérée comme optimale pour la plupart des acheminements effectués par voie ferrée en Amérique du Nord. C'était là un indice de mauvaise répartition du potentiel en matière de transports, ayant un effet discriminatoire pour les transports routiers et portant préjudice, à n'en pas douter, à l'ensemble de cette région, mais plus particulièrement aux deux provinces insulaires que sont l'Île du Prince-Édouard et Terre-Neuve. Il ressort clairement des conclusions du comité que des modifications aux subventions intérieures s'imposent et, comme le savent les députés, nous les avons présentées, conformément aux recommandations du comité. Je m'étendrai davantage là-dessus tout à l'heure.

Bien que, je le répète, le second rapport n'ait pas encore été étudié de façon approfondie, je peux dire à la Chambre que j'ai déjà pris des décisions se rapportant à certaines de ses recommandations. Dans ce second rapport du comité fédéral-provincial, il est recommandé de réduire cette année la subvention intrarégionale de 17.5 p. 100 à 15 p. 100 comme prévu, mais exemptant de cette réduction l'industrie de la pomme de terre et certains secteurs de l'industrie des résidus du bois.

• (1600)

Le rapport suggère que les exemptions soient considérées comme des cas d'aide spéciale où le niveau élevé de subventions ou la différence entre le niveau normal et le niveau élevé soit versée à l'expéditeur plutôt qu'au transporteur. Cette dernière façon de faire serait peut-être relativement simple à mettre en vigueur et pourrait marquer le début d'une politique de subventions plus sélective. J'approuve ces recommandations et m'attends qu'elles soient mises en vigueur. Je veux toutefois avoir le temps d'explorer leurs ramifications et c'est pourquoi j'ai décidé de ne pas réduire les subventions internes actuelles de 17.5 p. 100, le 1<sup>er</sup> avril, comme le veut le comité, mais seulement à une date ultérieure et après avoir consulté les personnes en cause. Je suis conscient de l'opinion répandue selon laquelle l'aide devrait être versée directement à l'expéditeur plutôt qu'au transporteur. Je suis d'accord avec ce principe et je donne à la Chambre l'assurance que, si nous ne réussissons pas, en fait, à faire profiter l'industrie des avantages que prévoit ce plan, nous accélérerons le changement en faveur de nos expéditeurs plus rapidement que ne le prévoit la politique que j'ai exposée aujourd'hui. C'est parce qu'il nous fallait mettre le programme sur pied rapidement que nous avons décidé de nous servir du système plus simple, mais nous continuerons à étudier le problème des versements aux expéditeurs et nous irons plus loin que la mesure initiale que j'ai mentionnée aujourd'hui.

Les statistiques peuvent être ennuyeuses, mais j'aimerais toutefois donner à la Chambre certaines indications quant aux niveaux des dépenses du gouvernement fédéral en transport dans les provinces atlantiques au cours des

dernières années. C'est l'appui que j'ai mentionné aujourd'hui. Nous avons mis en vigueur les recommandations des provinces mêmes.

En 1970-1971, toutes les formes de subventions, de frais d'entretien et d'exploitation dans les provinces atlantiques se sont élevés à 113 millions de dollars. En 1971-1972, ce chiffre a été augmenté d'environ 5 millions pour atteindre plus de 118 millions. De ces sommes, les subventions annuelles aux divers services de traversier ont atteint environ 36 millions. L'an dernier, soit la première année complète de subventionnement du camionnage, les versements aux chemins de fer et à l'industrie du camionnage ont atteint plus de 20.5 millions de dollars, et c'était la première année que nous subventionnions l'industrie du camionnage. Ce chiffre énorme peut surprendre des députés, mais il encourage la croissance importante que connaissent les provinces atlantiques. D'après mon évaluation, les subventions au camionnage atteindront probablement à elles seules près de 14 millions dans les seules provinces atlantiques au cours de l'année courante et elles ne comprennent pas les subventions au trafic en direction de l'Ouest ou les subventions au trafic quittant la région.

Les immobilisations totales du Conseil des ports nationaux pour l'année en cours et les deux années précédentes, s'élèvent à environ 15 millions de dollars, alors que pour la même période, celles du ministère des Transports et de ses organismes affiliés sont à peine inférieures à 72 millions de dollars.

À part les dépenses que mon ministère effectue directement, d'autres ministères ont contribué de façon importante à l'amélioration du réseau de transport dans les Maritimes. Du débat de 1968 à aujourd'hui, le ministère des Travaux publics a engagé près de 33 millions de dollars dans des travaux d'investissement, sans compter des tenures à bail importantes comme celle du quai de 20 millions de dollars destiné à la raffinerie de Come-by-Chance à Terre-Neuve et des travaux similaires dans le détroit de Canso.

Il faudrait dire quelques mots spécialement de l'aide fournie pour la construction routière dans les provinces atlantiques. En premier lieu, le gouvernement fédéral a assumé 90 p. 100 des frais d'achèvement de la route transcanadienne dans cette région. À l'apogée de ce programme, l'aide s'est élevée à près de 57 millions et demi de dollars par an.

Les programmes d'aide spéciaux du MEER se sont maintenus à ce niveau de 1969 à 1971. De nouvelles dispositions financières s'élevant à 60 millions de dollars ont été discutées, l'année dernière, avec le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve. L'aide fédérale accordée au cours des sept dernières années pour la construction d'autoroutes dans la région atlantique s'est élevée à environ 45 millions de dollars par an, soit un total de 315 millions de dollars pour la période entière. De nombreux projets ont été entièrement financés par le gouvernement fédéral.

Les premiers ministres des provinces Maritimes ont proposé dans leur rapport un programme bien conçu étalé sur dix ans et une aide provisoire d'environ 66½ millions de dollars. Les chiffres indiquent qu'on a fait plus que droit à la seconde requête, alors que les plans concernant une participation fédérale à long terme pour la construction d'autoroutes sont déjà bien avancés.

Je mets l'accent sur ces dépenses car bien que le ministère des Transports ne les ait pas toutes directement engagées, elles constituent néanmoins un aspect vital de notre