

éléments importants d'un système de façon qu'ils ne semblent plus soumis au contrôle efficace du gouvernement. C'est pourtant ce qui se produit. C'est ce qui nous empêche de nous attaquer à la solution des problèmes de transport au pays.

Entre-temps, le président de la CCT et le ministre des Transports, chacun déclinant toute responsabilité, se renvoient la balle. Par exemple, à Halifax l'autre jour, le ministre des Transports a rejeté la demande des provinces atlantiques de surseoir au déblocage du tarif-marchandises. Il a alors déclaré: «Ce n'est pas moi qui fixe les taux, c'est la CCT. Je n'ai pas le dernier mot.»

De nouveau j'aimerais, pour les fins du compte rendu, attirer l'attention du ministre sur l'article 64(1) de la loi nationale sur les transports qui stipule que:

Le gouverneur en conseil peut à toute époque, à sa discrétion, soit à la requête d'une partie, personne ou compagnie intéressée, soit de son propre mouvement et sans aucune requête ni demande à cet égard, modifier ou rescinder toute ordonnance, décision, règle ou règlement de la Commission, que cette ordonnance ou décision ait été rendue *inter partes* ou autrement, et que ce règlement ait une portée et une application générales ou restreintes; et tout décret que le gouverneur en conseil prend à cet égard lie la Commission et toutes les parties.

Ainsi, la décision finale appartient au ministre, en tant que ministre du gouvernement fédéral, ainsi qu'à ses collègues et au gouverneur en conseil.

Également pour les fins du compte rendu, j'aimerais une fois de plus attirer l'attention du ministre, comme je l'ai déjà fait, sur l'article 5 de la loi nationale sur les transports, article extrêmement bref qui stipule que:

Le gouverneur en conseil peut à toute époque renvoyer à la Commission une question, affaire ou chose qui survient ou qui est prescrite en vertu de la Loi sur les chemins de fer ou de la loi spéciale, ou de toute autre loi du Parlement du Canada, pour qu'elle fasse un rapport ou prenne des mesures à cet égard; et la Commission doit sans délai se conformer aux instructions que comporte ce renvoi.

Le ministre a donc actuellement un pouvoir considérable, mais, assez curieusement, il hésite à l'utiliser.

En conclusion, je dirai au gouvernement, par votre intermédiaire, monsieur l'Orateur: attaquez-vous donc aux problèmes des transports, donnez à la Chambre une orientation dans ce domaine et discutez de nouveaux accords tarifaires ou d'autres accords pour protéger les régions du Canada qui sont actuellement mises à sac par la politique des transports dépassée que nous avons actuellement.

M. Cliff McIsaac (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je regrette de ne pas avoir assez de temps pour répondre avec tous les détails voulus aux accusations et aux remarques du député de Central Nova (M. MacKay), mais je vais essayer de m'en tenir à l'essentiel de la question qu'il a posée. Très simplement, je pense que la réponse est oui, les transports serviront d'instrument d'aide au développement économique et social des régions.

Je suis certain que si le député réfléchit un peu aux lois actuellement en vigueur dans les Maritimes, il reconnaîtra que c'est précisément ce que fait le gouvernement depuis quelque temps déjà. Je pourrais lui citer la loi sur les taux de transports des marchandises dans les provinces maritimes, la loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique, grâce auxquelles le gouvernement a versé plus de 70 millions de dollars rien que depuis trois ans pour subventionner non seulement les expéditeurs qui utilisent les transports ferroviaires mais aussi ceux qui transportent des marchandises par camion pour ne pas avoir de frais de transport excessifs dans la région Atlantique et permettre aux expéditeurs de cette

L'ajournement

région d'être compétitifs sur le marché du centre du Canada. Je le répète, cela n'est pas nouveau.

Suivant les renseignements que je possède, le gouvernement, en avril dernier, a augmenté dans certains cas de 50 p. 100 les subventions de transport routier et ferroviaire prévues par cette loi à l'égard de nombreux produits agricoles, ouvriers et industriels. En outre, le ministre des Transports et le ministre de l'Expansion économique régionale ont affecté des centaines de millions de dollars à la construction de ports, d'aéroports et d'équipements routiers non seulement dans la région Atlantique, dont se préoccupe à juste titre le député, mais en d'autres régions du Canada.

Le fait que la région Atlantique accuse maintenant une balance positive des mouvements de population témoigne de la réussite des programmes mis en œuvre par le ministère de l'Expansion économique régionale et le ministère des Transports. Mais le ministre ne veut pas en rester là. Pour l'élaboration de notre nouvelle politique, nous restons en communication constante avec tous les ministres des provinces atlantiques, comme avec ceux des provinces de l'Ouest, de l'Ontario et du Québec. Nous voulons avoir une vue nette et concise de leurs choix, afin de pouvoir en tenir compte dans l'organisation générale des transports. Les gouvernements des provinces atlantiques font un effort important sur ce plan, comme d'ailleurs les ministres de diverses autres régions du Canada. Le gouvernement a la volonté bien nette de faire servir les transports à l'édification d'une économie active et viable dans la région atlantique.

En ce qui concerne le rôle du ministère de l'Expansion économique régionale à cet égard, il existe de longue date une collaboration étroite entre les deux ministères, et je puis affirmer à la Chambre que cette collaboration va se poursuivre.

En terminant, je ne puis que répéter en peu de mots ce que le ministre des Transports (M. Marchand) déclarait à Halifax il y a quelques semaines devant les ministres chargés des transports: si des entreprises de la région démontrent au gouvernement que la hausse des tarifs-marchandises les met en sérieuse difficulté, nous trouverons le moyen de leur assurer une aide particulière.

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES—DEMANDE DE VÉRIFICATION DES COMPTES DE L'ACDI PAR LE COMITÉ PERMANENT

M. Douglas Roche (Edmonton-Strathcona): Monsieur l'Orateur, qu'est-ce qui ne va pas à l'Agence canadienne de développement international? Voilà la question. De plus en plus de Canadiens se posent des questions à la suite d'au moins une quinzaine d'articles parus dans les journaux depuis un mois critiquant l'ACDI. La présente série d'articles que publie le *Journal* d'Ottawa soulève des questions qui exigent des réponses si l'on ne veut pas compromettre la crédibilité de l'aide internationale du Canada.

● (2210)

Le *Journal* cite des exemples d'aide contestable accordée par l'ACDI, l'accuse de s'empresser de dépenser, coûte que coûte, 117 millions de dollars pour justifier son budget de l'année prochaine, d'avoir sapé le moral de ses employés à cause de maladroites administratives, mettant ainsi en doute l'intégrité de l'Agence. Du moins nous fait-il douter que les Canadiens obtiennent grand-chose pour les ¾ de milliard de dollars ou presque auxquels se chiffre le budget de l'ACDI.

Aux Communes aujourd'hui, j'ai demandé une étude parlementaire spéciale des opérations de l'ACDI pour que