

dans la région de l'Atlantique, nous avons conclu un important accord en vue d'accroître notre contribution, car le gouvernement actuel s'est engagé à favoriser une mise en valeur indispensable de la région de l'Atlantique. Toutefois, nous avons également envisagé de réaménager des fonds dépensés, à notre avis, de façon moins rentable. Assurément, il s'agit d'un principe qu'aucun député réfléchi qui veut aider son pays à se développer et à devenir plus productif ne devrait critiquer.

Nous avons établi à Terre-Neuve une commission chargée de recueillir des données sur les nombreux problèmes auxquels fait face le transport dans cette région. La composition de cette commission ainsi que son mandat ont reçu l'approbation du gouvernement de Terre-Neuve. Nous ne souscrivons pas aux mêmes principes politiques, mais nous sommes capables de nous entendre avec ces gouvernements et de collaborer avec eux quand nous sommes en mesure de prouver, comme nous avons pu le faire dans ces cas-ci, le bien-fondé des propositions et les avantages qu'ils offrent au Canada. Les députés, je crois, devraient reconnaître qu'il s'agit d'une réalisation importante.

Il est vrai que la question du transport des pommes de terre cultivées dans l'Île du Prince-Édouard et au Nouveau-Brunswick est extrêmement délicate, mais on y a très bien accueilli un petit groupe d'étude chargé de faire rapport rapidement et efficacement du problème qui se pose et on lui a accordé toute la collaboration possible aux fins de cette étude; je suis donc impatient d'en connaître les résultats.

À l'autre extrémité du pays, nous avons une situation semblable en Colombie-Britannique. Depuis des années, on se plaignait de ce que les principaux services ferroviaires assurés entre la terre ferme et l'Île de Vancouver ne recevaient pas, aux termes d'accords constitutionnels, le même appui que ceux de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve. Cette année, nous avons conclu un accord avec la Colombie-Britannique aux termes duquel nous fournirons une certaine forme d'aide et d'appui pour effectuer un service de transbordeurs essentiel, qui pourrait difficilement rentrer dans ses frais. Cela prouve ce que j'avance depuis toujours: de façon générale, il faut reconnaître que dans l'intérêt de la productivité au Canada, les coûts doivent se refléter par le truchement du réseau de transport à moins qu'il y ait de bonnes raisons de faire autrement. Ces raisons sont: l'éloignement des régions, l'accès difficile et ainsi de suite.

Toutefois, comme je l'ai dit à Hamilton la semaine dernière, les députés doivent vraiment remarquer—et en particulier les députés du parti conservateur—qu'il est presque impossible de soutenir le système de marché sans soutenir en même temps que les gens qui choisissent un mode de transport ou l'autre, comme les expéditeurs de la région de l'Atlantique, doivent connaître la différence entre les différents coûts par rapport à d'autres objectifs. Il est préférable que les expéditeurs choisissent entre le chemin de fer, le camion et la voie maritime, plutôt que ce soit la bureaucratie du gouvernement qui intervienne par des subventions et de l'aide, qui les détournent de la solution la plus intelligente et la plus économique pour eux.

Je sais que les conservateurs trouvent très facile de se moquer de l'expression «paiement par l'utilisateur» parce qu'ils se plaisent à faire croire à la population qu'elle paiera trop cher. C'est inexact. Il s'agit de considérer les coûts d'une manière réaliste, de créer un système raisonnable qui tienne compte des coûts. Ce principe est en voie d'être appliqué de nombreuses

### *Politiques des transports*

façons. Quand nous l'appliquons au transport aérien, nous répondons déjà à certaines critiques qui ont été adressées au gouvernement à d'autres occasions, parce qu'il favorisait un mode de transport au détriment des autres, ce que nous voulons précisément éviter.

J'en profite également pour demander aux députés de l'opposition s'ils trouvent à redire à des consultations permanentes que nous avons établies avec les transporteurs aériens et d'autres usagers de ces services pour qu'à l'avenir on tienne davantage compte de leurs points de vue dans tout projet d'envergure que l'on pourrait entreprendre en matière de transports. Nous ne l'avons pas fait jusqu'ici mais nous le faisons maintenant, ce qui prouve encore une fois que le gouvernement est bien décidé à faire des transports un instrument souple, cohérent et susceptible de favoriser une productivité de pointe.

Il se trouve dans tout le pays des gens qui s'intéressent aux services-voyageurs des chemins de fer et, là encore, je suis certain que les députés de l'opposition conviendront que, pour que ces services deviennent un jour un mode de transport de premier ordre, nous devons réorienter notre politique passée et cesser de les considérer comme un parent pauvre. Nous nous sommes engagés à combler jusqu'à concurrence de 100 p. 100, le cas échéant, la différence entre ce que le passager a les moyens de payer et le montant nécessaire pour assurer un service raisonnablement efficace et de bonne qualité plutôt que de le laisser péricliter par manque de fonds.

Cependant, nous devons demander à la CCT de tenir compte des particularités régionales et de voir s'il n'y aurait pas de solutions de rechange possible lorsqu'un service ne transporte pas suffisamment de passagers pour justifier son maintien à même les deniers des contribuables et, en pareil cas, d'en recommander la suppression. On ne peut pas dire que ce ne soit pas là une attitude équilibrée et raisonnable. Cela prouve que le gouvernement a misé sur le développement des services-voyageurs par chemin de fer, qu'il espère qu'ils attireront de plus en plus de voyageurs. Cela démontre en outre que ces services sont utiles et qu'ils pourront peut-être un jour s'autofinancer dans les grands centres, même s'il faut toujours les subventionner dans les régions plus isolées. Je voudrais que les députés d'en face disent ce qu'ils en pensent et tiennent compte un peu du contribuable et des dépenses du gouvernement. Se borner à dépenser l'argent des contribuables ne fait pas disparaître les coûts, ils sont réels et ceux qui affirment qu'on les évite de cette façon font fausse route.

#### • (1640)

L'exposé de notre politique portuaire montre notre ferme intention d'instituer des commissions portuaires et de décentraliser toutes les fonctions qui peuvent l'être au profit des régions. Ce projet vise à réduire au minimum la bureaucratie centrale et je pensais qu'on aurait commenté et loué cet aspect de la question. Assurément, ceux qui s'intéressent de près aux ports ont bien accueilli ces propositions. Ils ont étroitement participé à leur élaboration et je pense qu'ils réserveront un bon accueil à la mesure que j'entends proposer bientôt à la Chambre. Dans l'ensemble de nos programmes, on retrouve deux principes généraux: minimiser la bureaucratie et décentraliser les opérations.