

*Initiatives ministérielles*

● (1535)

Ces mesures risquent de mettre en péril la compétitivité des ports du Saint-Laurent et de l'industrie maritime dans son ensemble. Par ailleurs, on constate que pour la Garde côtière, la partie III du Budget des dépenses prévoit une fusion de la flotte avec Pêches et Océans, la délégation de certaines activités d'inspection de navires à des sociétés de classification, une dévolution de responsabilités aux provinces en ce qui concerne les eaux intérieures de moindre importance et une gestion commerciale plus saine des ports publics, avec possiblement la cession de certaines installations.

Ce Budget prévoit aussi une majoration de la tarification des services, ce qui équivaut à une taxe déguisée pour les citoyens les utilisant. Bien entendu, les services maritimes sont visés par cette mesure. Les services de la Garde côtière sont des services d'intérêt public et à ce titre, ils ne devraient pas subir de hausse de tarification. Une telle hausse sur ces services, qui diminuent la formation d'embâcles sur le Saint-Laurent, empêchera la Garde côtière de sauver la vie de Canadiens, d'assurer la sécurité de la navigation et augmentera le risque d'accidents écologiques sur le Saint-Laurent.

En résumé, une tarification semblable diminue la compétitivité des ports québécois par rapport aux concurrents américains et ceci, le ministre des Transports et le gouvernement fédéral le savaient depuis longtemps. Le Comité des transports, dont je suis le vice-président, est actuellement à effectuer une tournée des principaux ports du pays. Notamment, nous avons visité Montréal, Québec et Mont-Joli, au Québec. Il en ressort clairement que si une tarification plus élevée est imposée, c'est la mort du trafic sur le Saint-Laurent. Les armateurs préféreront décharger leurs cargaisons à Halifax ou continuer vers les ports de Boston, New York ou Baltimore.

Est-ce à cela que le ministre veut en venir? Tuer la navigation sur le Saint-Laurent? Détourner le trafic vers les ports des provinces Maritimes ou encore des États-Unis? Voudrait-il tenter de faire peur aux Québécois de ce qui pourrait leur arriver s'ils décident d'avoir leur propre pays? Ce n'est pas par la peur que les Québécois et les Québécoises auraient accepté de vivre dans cette confédération pendant tant d'années, mais plutôt par une équité, ce qu'auraient pu nous démontrer les décideurs.

Les Québécois et Québécoises sont assez intelligents pour voir les manoeuvres du gouvernement actuel, et plus particulièrement du Parti libéral du Canada, qui a toujours, de par le passé et encore aujourd'hui, tenté d'écraser le Québec et favoriser certaines autres provinces. Je cite un exemple, l'exemple de la fermeture du Collège de la Garde côtière de Sydney, alors que l'Institut de marine de Rimouski au Québec et d'autres instituts dans d'autres provinces pourraient fort bien occuper exactement les mêmes fonctions, et ceci nous coûte un dédoublement de 10 millions de dollars par année dans des institutions provinciales qui pourraient fort bien prendre la relève.

Parlons maintenant de la privatisation du CN. Le Canadien National est une compagnie de l'État qui dessert, depuis de longues années, les Canadiens. Elle a contribué à faire du Canada un pays où il est possible de communiquer de l'Atlantique au Pacifique. Si ce

n'était du Rail, l'Ouest canadien ne se serait probablement pas développé de la même façon qu'il ne l'a fait dans le passé. Le gouvernement a maintenant l'intention de vendre le CN, sous prétexte de permettre à la société d'obtenir la marge de manoeuvre requise pour prendre rapidement des décisions stratégiques d'exploitation et d'investissement.

Est-ce à dire que le ministre des Finances admet que son gouvernement n'est pas en mesure de prendre des décisions stratégiques? La vente du CN pourrait causer plusieurs problèmes et avant de liquider nos outils économiques de développement, il faudra s'assurer de plusieurs choses. Selon le rapport Nault, un certain travail de préparation est à entreprendre avant que le CN puisse être mis en vente, soit la réduction de la dette, l'augmentation des profits et la rationalisation du réseau.

Au départ, il faudra s'assurer que les obligations d'un éventuel acheteur protègent les droits de la population canadienne. Le rapport Nault, rappelons-le, préconise aussi un processus de privatisation semblable à Air Canada. Ce sont des questions sur lesquelles nous aurons l'occasion de revenir et nous aurons l'occasion de questionner le ministre des Transports, aussi bien à la Chambre qu'en comité. Au niveau de la politique nationale des aéroports, on nous informe qu'il y aura poursuite de l'opération de commercialisation des aéroports. Déjà, six aéroports du réseau national ont été transférés à des administrations locales.

En ce qui concerne les petites municipalités où des groupes locaux souhaitent entreprendre des négociations avec Ottawa, le gouvernement du Québec sera dans l'obligation de les appuyer dans leurs démarches. Vous comprendrez que c'est encore les contribuables québécois qui auront à payer cette orientation du fédéral.

● (1540)

En conclusion, d'après les propos que je viens de tenir, vous comprendrez que je suis loin d'être emballé par les orientations prises dans le Budget concernant les transports canadiens, qu'il s'agisse des transports aérien, maritime ou terrestre.

Le gouvernement actuel démontre qu'il n'a aucune imagination. Les grands financiers du monde lui ont dit de couper, mais il a coupé n'importe où et particulièrement chez les démunis et chez les aînés.

Depuis plus d'un an, nous demandons au ministre d'adopter une politique intégrée des transports au Canada, une politique qui déterminerait ce qui est préférable de transporter par chemin de fer, par bateau, par avion et par route, une politique qui, sans être autoritaire et rigide, pourrait contenir des incitatifs financiers permettant de favoriser le meilleur mode de transport.

La majorité des pays du monde sont à développer le transport ferroviaire parce qu'il est le moins coûteux. Ici, au Canada, on enlève les rails un peu partout et on en fait des pistes cyclables. On permet aux camions de se promener sur les routes avec des charges épouvantables. Le réseau routier est détruit et les provinces doivent investir des sommes énormes pour entretenir leurs réseaux.

Je lisais, hier, un éditorial d'une grande Québécoise et Canadienne qui s'intitulait: «Le fédéralisme impérial.» Quel beau titre choisi pour définir le gouvernement fédéral, qu'il soit conservateur ou libéral. On agit sans consulter, on dirige par la peur