

*Pouvoir d'emprunt*

après la présentation du budget des dépenses, la réalité démentait les prévisions gouvernementales à deux des postes tout au moins. La croissance de la Fonction publique, que le document déposé mardi dernier fixait à 1 p. 100 pour la prochaine année financière, sera probablement le triple. Le financement du projet Télidon de télécommunications à qui l'État devait verser une dernière tranche de crédits de 1.2 milliard va maintenant exiger environ 23 milliards supplémentaires répartis sur deux autres années.

Pire encore, ce même ministre des Finances en qui nous devrions croire aveuglément a déclaré, le mercredi 23 février, que le déficit du gouvernement fédéral qui s'élève cette année au chiffre record de 27.2 milliards de dollars atteindra 29 milliards l'an prochain si le gouvernement s'en tient à ses prévisions actuelles. Quelles sont-elles, ces prévisions? Si au moins elles étaient réalistes. Le ministre prédit un déficit encore plus élevé si les mesures budgétaires qu'on doit nous présenter d'ici à quelques mois renferment des dispositions pour stimuler l'économie.

C'est donc dire qu'il faut faire table rase des prévisions contenues dans le budget des dépenses pour 1983-1984. Ce ne sont pas de véritables prévisions; ce ne sont même pas des prédictions. C'est de l'irréalisme pur et simple, qui ne peut servir à orienter le Parlement ou, encore, les Canadiens.

Les finances de l'État continueront à souffrir de ce marasme économique, à mesure que les dépenses augmenteront au titre des programmes sociaux et que la source des recettes se tarira. Tout mouvement de reprise ne sera que bien faible et, partant, n'aura qu'un effet très léger sur notre économie.

En pareilles circonstances, les gens nous demandent souvent, de ce côté-ci de la Chambre, ce que nous avons à proposer, ce que nous ferions pour redresser notre économie et pour créer des emplois en plus grand nombre. La proposition que je vais faire serait avantageuse autant pour les provinces atlantiques que pour l'ensemble du Canada.

Le 10 décembre 1982, j'ai demandé au ministre des Transports (M. Pepin) s'il avait songé à électrifier le réseau ferroviaire des Maritimes en vue de freiner la dangereuse dégradation de ces services. Il a immédiatement répondu que le projet ne lui paraissait pas très valable et, je cite, qu'il exigerait un investissement trop considérable pour les avantages qui en découleraient à l'heure actuelle. Autrement dit, il laissait entendre, sans le dire, que le rapport coûts-avantages ne serait pas satisfaisant ou bien que le rendement de l'investissement ne serait pas suffisant.

• (1115)

Il s'agit là, en matière d'investissement, de termes classiques avec lesquels on peut jouer pour servir ses fins. Tout dépend des données de base, par exemple des prévisions relatives à l'augmentation du trafic, et de l'existence ou non de retombées. Le ministre pourrait-il dire à la Chambre quel rendement auront les investissements qu'exigeront les dépenses en immobilisations annoncées tout récemment pour améliorer le réseau ferroviaire de l'Ouest en contrepartie des modifications apportées au tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau?

Pourquoi faut-il que toutes les améliorations au réseau ferroviaire se fassent dans l'Ouest et, dans une moindre mesure, ici, dans le centre du pays? Nous sommes tous Canadiens. Nous paierons tous la note de la modernisation du réseau dans

l'Ouest. Pourquoi pas ne pas mieux répartir entre l'Ouest et la région de l'Atlantique les dépenses en immobilisations dans les chemins de fer? Le ministre des Transports et ses bureaucrates soutiennent que le trafic, ou sa croissance prévue, ne justifient pas ces dépenses. Cela nous ramène bien sûr à la vieille histoire de la poule et de l'œuf. On ne peut pas espérer voir augmenter le trafic et attirer de nouveaux usagers si l'on n'a pas quelque chose à offrir pour les y encourager, par exemple un système rapide de transport des marchandises de Halifax à Montréal et jusqu'à Chicago.

Je le demande très sérieusement au gouvernement: pourquoi soumettre toutes ces prévisions de dépenses essentielles pour l'intérêt du pays à l'analyse froide et sèche d'un banquier qui calcule le rendement des investissements? Si c'est là le critère à appliquer, il nous faudra abolir Radio-Canada, la Galerie nationale, le Centre national des arts, l'Office national du film et le Conseil national de recherches, pour ne nommer que quelques organismes.

Nous n'avons pas de réseau de transport ferroviaire viable dans la région de l'Atlantique. On nous l'avait pourtant promis à notre entrée dans la Confédération. Il nous en faut un dès maintenant, à mon avis. Si je ne m'abuse, le Canadien Pacifique est prêt à donner suite à son projet d'électrification des lignes, à commencer par le tunnel de Rogers Pass. Le secteur suivant sera celui de Thunder Bay en direction de l'Ouest. Le Canadien National projette d'électrifier le Golden Corridor entre Québec et Windsor, ce qui inclut le service-voyageurs LRC de Via Rail.

Si c'est le cas, nous sommes finis, dans la région atlantique; nous serons relégués au dernier plan. Il ne nous restera qu'un réseau ferroviaire qui tombe en ruines et il suffit de penser aux déraillements qui se sont produits récemment dans la région si l'on a le moindre doute à ce sujet. Nous utiliserons des locomotives diesels sur une plate-forme vétuste. Celles-ci s'useront ou deviendront désuètes, ou encore coûteront trop cher à réparer. Il ne nous restera plus qu'à abandonner le chemin de fer et à nous tourner vers le camionnage.

Cette éventualité soulève quelques questions intéressantes. Que deviendront nos deux grands ports de Halifax et de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, qui sont ouverts toute l'année et jamais pris par les glaces? Le gouvernement fédéral va-t-il entièrement subventionner la hausse des frais de transport de toutes les marchandises en provenance et à destination des Maritimes? Par exemple, va-t-il remplacer l'atelier de réparation et d'entretien des locomotives situé à Moncton? A supposer qu'une industrie pétrochimique voie le jour en Nouvelle-Écosse grâce aux matières premières de l'île de Sable, comment transporterons-nous les sous-produits de cette industrie? Il nous faut un réseau ferroviaire sûr et efficace en vue d'acheminer la benzine, le styrène, le polyéthylène, l'amoniaque, l'urée et le méthanol, si nous voulons profiter pleinement de nos richesses sous-marines.

Faute d'infrastructure convenable en place, nous devons nous en remettre au Québec une fois que le projet pilote de l'Arctique sera lancé. Je crains que le Québec, et Montréal en particulier, ne s'opposent à ces projets. Ce sera déjà beau si le gazoduc PQ et M dépasse la ville de Québec. Ce n'est pas dans l'intérêt de la province. Isoler la région atlantique fait partie du vaste programme de transport, au cœur duquel se trouvent les chemins de fer et les ports de Halifax et de Saint-Jean. Il faut prendre des mesures immédiatement pour électrifier les