

doit être là. Le taux d'inflation est faible à l'heure actuelle et tout semble indiquer que ce sera le cas encore pendant encore un certain temps. Par exemple, en 1983-1984, quand le plafond était à 5 et 6 p. 100 et que le taux d'inflation était vraiment de l'ordre des dizaines, la situation des familles pauvres était plus difficile que maintenant. En l'absence de mesure, ceux qui veulent une augmentation qui corresponde à la hausse annuelle du coût de la vie ou du taux d'inflation soutiennent en abordant le programme que le montant est suffisant. Au comité, nous convenons généralement que si l'on pouvait mettre en œuvre un programme comme celui-ci, qui garantit un revenu pour enfants, il faudrait environ huit ou dix ans avant d'arriver à assurer un soutien qui ait réellement un effet sur la pauvreté.

D'après moi, cette mesure donne à un gouvernement l'occasion de diriger l'argent vers ceux qui en ont besoin. On doit assumer cette responsabilité financière. Je doute que l'on puisse tolérer un programme qui soit indésirable au coût de la vie. Je crois que la responsabilité financière est cruciale, mais qu'elle ne doit pas enlever au gouvernement la possibilité d'augmenter le financement de ce programme quand il a l'argent.

En ce qui concerne la question de savoir qui recevra les prestations, on procédera comme avec les allocations familiales, de sorte qu'elles seront versées dans la plupart des cas, sinon dans tous les cas, à la mère. Les chèques continueront donc à être distribués de la même manière.

(Sur la motion du sénateur Marsden, le débat est ajourné.)

BANQUES ET COMMERCE

ADOPTION DU ONZIÈME RAPPORT DU COMITÉ

Le Sénat passe à l'étude du onzième rapport du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce (Budget—Institutions financières canadiennes), présenté au Sénat le 27 février 1992.

L'honorable Jean-Marie Poitras: Je pense que c'est le sénateur Kirby qui a présenté ce rapport. La seule chose que j'ai à dire, c'est que ce rapport concerne le budget du Sénat qui a été accepté par le comité. Je propose l'adoption du rapport.

Son Honneur le Président pro tempore: Vous plaît-il, honorables sénateurs, d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée et le rapport est adopté.)

● (1620)

LES CHEMINS DE FER

LA VENTE PROJÉTÉE DE LIGNES DE CHEMIN DE FER—SUITE DU DÉBAT

L'ordre du jour appelle:

Reprise du débat sur l'interpellation de l'honorable sénateur Graham, attirant l'attention du Sénat sur les répercussions de la vente ou de la vente projetée de certaines lignes de chemin de fer du Canada.—(*L'honorable sénateur Bonnell*).

L'honorable Lorne Bonnell: Cette question est inscrite au *Feuilleton* depuis environ 13 jours. D'après le nouveau Règle-

[Le sénateur Robertson.]

ment, si je n'en parle pas aujourd'hui, elle sera rayée du *Feuilleton*. J'aurais voulu qu'elle continue d'y figurer encore quelques jours, jusqu'à ce que l'enquête en cours prenne fin et que le Comité des transports ait déposé son rapport.

Des voix: D'accord.

Le sénateur Bonnell: Mais je vais plutôt en parler aujourd'hui et porter à votre attention les travaux du Comité des transports sous la présidence du sénateur MacDonald. Celui-ci fait de l'excellent travail pour la Nouvelle-Écosse, pour le gouvernement et, je l'espère, pour les gens du Cap-Breton, en expliquant la situation tragique dans laquelle se trouveraient la Nouvelle-Écosse et le Canada, ainsi que la mise dans laquelle se trouverait la population du Cap-Breton si le CN abandonnait ces lignes de chemin de fer et qu'elles étaient vendues à un exploitant du secteur privé qui risquerait de faire faillite dans un an, de mettre en vente les terrains, les stations et la moitié du matériel, de sorte que personne ne pourrait les exploiter dans les années à venir.

Si cette ligne de chemin de fer est vendue, il n'y a aucune garantie que quelqu'un l'exploite à nouveau. Si on offre à un exploitant des États-Unis, du Japon ou d'ailleurs le contrat de cette ligne de courte distance, rien ne garantit qu'il ne se laissera pas séduire par les avantages financiers dans un an, qu'il ne dira pas que la ligne n'est pas rentable et qu'il ne commencera pas à vendre ses actifs. Entre temps, il restera au Cap-Breton de nombreuses industries qui dépendent du chemin de fer. Les rails de 75 pieds produites par les aciéries empruntent cette ligne ferroviaire. Ces charges sont très lourdes, et il serait dangereux de les transporter par la route. D'ailleurs, à ma connaissance, aucun camion ne peut transporter ces rails de 75 pieds. Les grandes routes ordinaires ne supporteraient jamais une telle charge même transportée par des poids-lourds de 18 roues. Qui plus est, de nombreuses autres industries du Cap-Breton ont également besoin de cette ligne ferroviaire.

Je crains que le même sort que celui de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve ne nous guette. À l'Île-du-Prince-Édouard, on a commencé par dire que le transport des voyageurs n'était pas rentable. Les trains de voyageurs ont été éliminés et les trains de marchandises sont restés. Il n'a pas fallu bien des années avant qu'on ne commence à négliger l'entretien des voies. La compagnie n'a rien dépensé pour les réparer et, petit à petit, a fini par dire que ce n'était pas rentable. Personne ne voulait plus se servir des voies à cause des problèmes de sécurité et on ne voulait pas y faire rouler de lourdes charges. La compagnie n'a pas encouragé la vente des services de transport de marchandises. Enfin, elle a laissé tomber ce transport aussi. Nous n'avons donc plus de transport de marchandises dans l'île. Comme si ce n'était pas assez comme ça, elle a commencé à vendre les rails. Nous n'avons donc plus de voies ferrées non plus. Nous aurons peut-être un jour un bon gouvernement qui réaménagera les voies. Mais les rails ne sont plus là. Il faudra tout reconstruire à partir de rien, comme en 1873.

L'honorable Royce Frith (chef de l'opposition): Ce sera ensuite l'emprise qui sera vendue et, pour finir, l'île toute entière.

Le sénateur Bonnell: Je ne serais pas étonné qu'on finisse par vendre l'emprise. Si elle était rendue aux agriculteurs, ils