

M. Dingwall: Monsieur le Président, quelle question facile de la part d'un député inoffensif. L'allégation du député se fonde sur des faits incorrects.

M. Hermanson: Soyez logique pour une fois.

M. Dingwall: Je n'ai pas interrompu le député pendant son intervention. Il pourrait peut-être m'accorder la même politesse.

Rappelons au député quelques faits historiques. Il est vrai que les programmes de développement économique régional n'ont pas tous connu un succès éclatant. Il est cependant faux de prétendre qu'ils n'ont connu aucun succès. Il est faux de prétendre qu'ils n'ont pas profité à certaines régions. Le député ferait mieux de parcourir le pays avant de faire des allégations fausses et trompeuses.

Le député soutient aussi que nous avons modifié les programmes offerts par l'Agence de promotion économique du Canada atlantique à cause des interventions du Parti réformiste. C'est à la demande des représentants du milieu des affaires et du secteur privé du Canada atlantique que les programmes ont été modifiés et que le gouvernement n'offre plus des subventions, mais bien des prêts. J'ai très souvent l'occasion de parcourir le Canada atlantique et de rencontrer les gens de cette région. J'ai écouté ce que la population et le caucus libéral de la région de l'Atlantique avaient à me dire. C'est après avoir analysé leurs propos que nous avons décidé d'accorder des prêts remboursables et non plus des subventions.

Finalement, le député se demande à quelle effigie sera frappée la nouvelle pièce de 2 \$.

• (1530)

Les étudiants de l'University College of Cape Breton appellent effectivement le mur qui a été construit dans le cadre d'un programme d'infrastructure le mur Dingwall.

L'autre jour, je circulais en voiture et je suis passé devant le mur Dingwall. Je peux dire au député que le mur Dingwall durera beaucoup plus longtemps que mon auto et que d'autres personnes. Le député sait à qui je pense.

[Français]

M. Michel Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans, BQ): Monsieur le Président, lundi dernier avant la présentation du Budget du ministre des Finances, j'étais un peu anxieux. Anxieux, car j'étais conscient que le Canada est en faillite.

Ce n'est pas moi qui l'affirme, mais plutôt le *Wall Street Journal* de New York, dans son édition du 12 janvier dernier, sous le titre *Bankrupt Canada*. Je savais aussi que la firme new-yorkaise Moody's nous avait mis sous surveillance et n'attendait que le moment propice pour diminuer notre cote de crédit et, par le fait même, faire grimper le déficit et la dette du Canada.

Initiatives ministérielles

Devant ces faits, j'étais persuadé que le ministre des Finances devait sans faute redresser la situation. Par contre, je croyais qu'il serait juste envers toutes les catégories de contribuables. J'aurais le goût de faire ressortir les principales coupures que le ministre des Finances a effectuées et qui ne sont pas toutes appropriées et transparentes. Mais étant donné qu'il s'agit de sujets différents du mien, je laisserai mes collègues le faire mieux que moi.

Par contre, en ma qualité de porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports, je m'attendais à des coupures, mais je ne me doutais pas que le ministère des Transports était à vendre. C'est cela la surprise qui m'attendait lundi dernier.

Le Budget nous annonce des coupures résultant de l'examen des programmes de l'ordre de 1,1 milliard, soit 50,8 p. 100 du montant des dépenses prévues entre 1995 et 1998. Si on inclut les coupures du Budget précédent, les dépenses du ministère des Transports seront réduites de 1,4 milliard entre la même période. En fait, les mesures du Budget permettront au gouvernement d'économiser 2,6 milliards avec l'examen des programmes réparti sur trois ans aux transports.

Prenons par exemple, le transfert de la gestion des aéroports aux collectivités locales. Le problème, étant donné que le principe consiste à pelleter dans la cour des provinces son problème de déficit, est que le transfert se fera vers des collectivités locales ou provinciales, mais sans recevoir les points d'impôt correspondants. C'est là que le bât blesse.

On sait que Air Canada a été vendu et c'est maintenant au tour du Canadien National. Alors les moyens de transport que nos ancêtres ont mis en place sont maintenant liquidés pour permettre au gouvernement, non pas de ne pas perdre la face, mais de rendre l'échec moins cuisant. Que pouvons-nous dire de tout ceci? Est-ce une vente de printemps du gouvernement fédéral? Est-ce une vente de débarras ou plutôt une vente de panique?

Depuis l'arrivée en force du Bloc québécois à Ottawa, nous prônons de grands développements pour redémarrer l'économie et regarnir les coffres de l'État. À cet effet, j'ai prononcé plusieurs discours en cette Chambre pour inciter le gouvernement à mettre en place et à investir dans un moyen de transport rapide, soit le train à grande vitesse dans le corridor Québec—Windsor. Rien dans le présent Budget ne faisait état de ce projet, même on mentionnait que les mégaprojets étaient maintenant terminés.

Du début à la fin du discours du Budget, je voyais le ministère des Transports tomber en pièces détachées. Je voyais l'héritage d'un siècle s'effriter. J'attendais toujours cette annonce consolante, soit un projet moteur pour le développement de l'économie, le TGV, mais non.

Examinons maintenant la Garde côtière. On nous présente une fusion de la Garde côtière avec le ministère des Pêches et des Océans. À première vue, le mouvement peut sembler intéressant car on nous prédit de la rendre plus efficiente, mais attention, même si le Budget ne fait pas état de mesures concrètes, hormis celles touchant la flotte, le gouvernement fédéral entend modifier le fonctionnement et le niveau de service de la Garde côtière. Ces modifications se traduiront par des mesures de recouvrement de coûts et d'augmentation de droits.