

Les subsides

Il a toutefois prouvé qu'on ne peut lui faire confiance et qu'il ne croit pas réellement ce qu'il dit. Prenons un autre exemple, nous rappelant toujours qu'il a promis d'accorder plus d'importance aux gens qu'aux trains. A Hull, en décembre dernier, dans un discours devant le Conseil des ministres des Transports, il s'est fermement engagé à proposer des règlements plus précis et plus sévères en ce qui concerne le transport de substances dangereuses à travers des régions très peuplées. Il a décidé de limiter la vitesse des trains dans ces régions densément peuplées. Il a décidé que les wagons-citernes utilisés pour le transport des produits dangereux rouleraient à la même vitesse, qu'ils soient vides ou pleins. Il a proposé que les wagons transportant des produits dangereux soient identifiés par une marque spéciale. Mais qu'est-il arrivé? Les compagnies de chemin de fer ont fait savoir que son plan était utopique et inapplicable. La belle assurance du ministre est disparue. Il a plié, il s'est dérobé. Tant pis pour la ferme détermination, tant pis pour la promesse de donner la priorité aux personnes sur les trains.

Je pourrais donner d'autres exemples. Examinons les investissements qui font suite à l'adoption de la loi sur le transport du grain de l'Ouest. Le ministre a dit que son gouvernement obligerait les compagnies de chemin de fer à rendre compte de ces investissements. Une somme totale de 16.5 milliards de dollars devait être investie dans le réseau ferroviaire de l'ouest du Canada en dix ans, créant 375,000 emplois. Naturellement, il s'est lancé dans une campagne publicitaire coûtant 4.5 millions de dollars, soit 3.2 millions l'année dernière et 1.2 million cette année.

M. Axworthy: Pas plus?

M. Mazankowski: Non, pas davantage. Après tout, qu'est-ce qu'un million, n'est-ce pas? Le gouvernement n'a pas d'argent pour donner des emplois aux chômeurs.

Il a été confirmé hier au comité que les compagnies ferroviaires réduiront leurs investissements de 4 milliards, ramenant l'investissement total à seulement 12.5 milliards. Le fonctionnaire chargé de l'administration des transports de surface y a fait allusion hier.

Le ministre passe son temps à lancer des chiffres en l'air sans se soucier de leur exactitude. Il y a quelques jours, il a dit à la Chambre que des capitaux totalisant 1.1 milliard de dollars seront investis dans l'ouest du Canada cette année. Après vérification, nous avons découvert que le total ne serait que de 646 millions. Voilà comment le ministre nous trompe. J'ignore s'il le fait sciemment; je crois plutôt qu'il ne sait pas de quoi il parle.

Même l'éditorialiste du *Toronto Star* affirme que le ministre dépense un plein wagon de dollars puisés à même les deniers publics pour une campagne publicitaire inutile. Il ajoute:

En d'autres termes, ces annonces ne sont rien d'autre que du vent. Cela ressemble beaucoup à l'utilisation des deniers publics pour faire de la publicité électorale partisane.

Voilà ce dont il s'agit. Examinons d'autres exemples. Que dire de la caisse d'ajustement agricole dont les fonds s'élèvent à 204 millions de dollars? Il a prétendu qu'elle figure encore dans le budget. Permettez-moi de citer ce qu'il a déclaré au comité des transports, juste après sa nomination à ce poste. Il a dit:

● (1230)

Je peux vous assurer pour ma part qu'aucun Canadien n'aura à souffrir des progrès que ce projet de loi permettra de réaliser, que ce soit l'agriculteur de l'Ouest ou l'éleveur de l'ouest ou de l'est du Canada.

Gary Jones, président de l'Association canadienne des éleveurs de bétail, a déclaré que l'adoption de ce projet de loi, prévoyant versement de la subvention aux chemins de fer, fera augmenter de 50 p. 100 les frais de transport des bestiaux dans les transbordeurs.

Eh bien, la caisse d'ajustement agricole de 204 millions de dollars existe encore, mais elle est bloquée jusqu'en 1986. Même en ce qui concerne l'enquête sur le mode de paiement, le ministre n'a pas respecté la loi, monsieur le Président. Celle-ci stipule nettement que le comité doit être établi le 1^{er} avril 1984. Il ne l'est pas et il ne le sera pas avant quelques semaines. C'est un véritable outrage à la loi.

Pour ce qui est le taux compensatoire minimum, le ministre avait déclaré en février qu'une décision serait rendue d'ici deux semaines. Cette affaire est encore à l'étude. Que dire du programme de remise en état des embranchements? Il a déclaré à mon ami, le député de Regina-Ouest (M. Benjamin): «Je tiens à informer M. Benjamin que je négocie actuellement avec les chemins de fer et d'autres parties intéressées pour mettre au point un programme révisé des embranchements qui nous permettra d'achever presque entièrement le réseau. J'espère être en mesure de le présenter d'ici trois ou quatre semaines». Nous ne l'avons pas encore. De fait, les prévisions budgétaires révèlent que le programme de rénovation des embranchements dans l'ouest du Canada a été réduit d'environ 26.6 millions de dollars.

Enfin, que dire du Fonds de développement de l'Ouest?

M. McDermid: Où est-il?

M. Mazankowski: Vous souvenez-vous du 28 octobre 1980, monsieur le Président? Pour rafraîchir la mémoire des députés, je citerai un passage de la page 11 du budget:

Aussi le gouvernement a-t-il affecté 4 milliards à un Fonds de développement de l'Ouest, 2 milliards de dollars devant être dépensés sur ce montant au cours des trois prochaines années.

Savez-vous combien a été dépensé, monsieur le Président? La caisse a disparu sans laisser de traces. Le gouvernement y a puisé 82 millions pour l'embargo, 60 millions de dollars pour LRC à Vancouver et 6 millions de dollars pour accorder des concessions fiscales aux chemins de fer. Une somme de 345 millions de dollars était destinée à l'expansion économique. Cette somme a également disparu. Voilà ce qu'on a fait du Fonds de développement de l'Ouest. Voilà comment on récompense les provinces de l'Ouest auxquelles on a soutiré d'énormes sommes provenant de l'exploitation de leurs ressources. L'argent de ce Fonds devait être affecté à l'expansion économique. Quelle comédie!

Permettez-moi de parler maintenant de la déréglementation des services aériens, monsieur le Président. Je me rends compte que mon temps de parole tire à sa fin, mais je voudrais parler de la déréglementation. Il n'y a rien de plus confus, plus contourné et plus maladroite que l'approche du ministre à l'égard de la déréglementation des lignes aériennes. Le ministre se rend aux États-Unis où il s'entretient avec quelques personnes. Il commande un sondage, puis il déclare: «Nous devons déréglementer l'industrie aérienne». Le ministre des Transports (M. Axworthy) croit en somme pouvoir déréglementer les