

Initiatives ministérielles

paiements de transfert aux provinces pendant cinq ans, ce qui s'élève, en tout, à environ 30 milliards de dollars.

En 1990, on a annoncé que les paiements de transfert fédéraux subiraient un gel de deux ans. Il s'ensuit pour Terre-Neuve une perte de 19 millions de dollars en 1990-1991, et de 34 millions en 1991-1992. Vous vous souviendrez, monsieur le Président, que dans le dernier budget fédéral, ce gel a été prolongé pour une période de trois ans.

Ce gel et les autres compressions fédérales effectuées dans les paiements de transfert, depuis les six années où ce gouvernement est au pouvoir, auront coûté quelque 500 millions de dollars à Terre-Neuve d'ici la fin de 1992. Pour 1991-1992 seulement, c'est-à-dire le prochain exercice financier, la perte sera d'environ 140 millions de dollars.

Ces charges financières additionnelles pour les provinces peuvent être absorbées dans les provinces riches, comme l'Ontario et peut-être le Québec, mais Terre-Neuve n'est pas riche et ne peut pas les supporter.

Donc, monsieur le Président, je suis déçu de ces quatre promesses qui ont été faites il y a deux ans. Les habitants de Bonavista—Trinity—Conception le sont aussi et, en fait, tous les Terre-Neuviens et les Canadiens de l'Atlantique sont déçus.

[Français]

L'hon. André Ouellet (Papineau—Saint-Michel): Monsieur le Président, j'ai été particulièrement déçu par les remarques de mon collègue de Glengarry—Prescott—Russell qui, en terminant son discours, a rappelé la situation financière difficile d'une des plus importantes compagnies de transport au Canada: la compagnie Glengarry Transport. J'ai été déçu parce que cela m'a rappelé le débat que nous avons eu ici au Parlement, il y a quelques années, lorsque le gouvernement conservateur, malgré les avis de tous les intéressés dans le domaine du transport au Canada, avait insisté pour faire la déréglementation du transport.

Nous, du Parti libéral du Canada, nous étions opposés à cette politique du gouvernement, le prévenant qu'une telle déréglementation du transport serait néfaste pour plusieurs compagnies canadiennes du transport, que les camionneurs canadiens ne pouvaient compétitionner adéquatement avec les camionneurs américains et que l'on mettait nos entreprises de camionnage au Canada dans une situation excessivement difficile, puisque l'on disait à l'époque que ce n'était pas deux industries qui pouvaient opérer en concurrence, puisque les règlements

des États-Unis étaient différents de ceux du Canada, et qu'à long terme, même qu'à court terme, la déréglementation du transport au Canada causerait des pertes d'emplois considérables dans le domaine du transport et que plusieurs compagnies canadiennes devraient fermer leurs portes.

Or, on sait ce qui s'est passé avec CN Transport, compagnie que le gouvernement a vendue en vente de feu.

M. Boudria: Il l'a donnée!

M. Ouellet: Mon collègue de Glengarry—Prescott—Russell dit qu'il l'a donnée. C'est pratiquement le cas! C'est une des transactions les plus surprenantes, pour ne pas utiliser des termes plus sévères. Certaines personnes ont d'ailleurs questionné l'intégrité de cette transaction qui favorisait des gens absolument insolubles, qui sont devenus propriétaires d'une société de la Couronne et qui, quelques mois plus tard, ont littéralement liquidé la compagnie et mis à pied des centaines, je dirais même des milliers de travailleurs de CN Truck. Les emplois perdus ont littéralement démontré que le programme de ventes des sociétés de la Couronne était un programme mal pensé par le gouvernement.

Or aujourd'hui, mon collègue de Glengarry—Prescott—Russell parle de ce qui arrive avec une compagnie de transport de sa circonscription qui subit les mêmes désavantages de la déréglementation. Je ne peux faire autrement qu'être extrêmement déçu face à cette situation.

Je voudrais, dans les quelques minutes qui me restent, revenir à la question du chômage à Montréal. Je commentais tout à l'heure les propos de mon collègue de Notre-Dame-de-Grâce et je ne pouvais faire autrement que de partager ses vues à l'effet que le gouvernement canadien, le gouvernement conservateur a complètement manqué de responsabilité suite à la publication du rapport Picard. On se rend compte clairement que ce gouvernement n'a pas la volonté politique de maintenir Montréal comme l'un des grands centres industriels au Canada et que le gouvernement du Canada a totalement abdiqué sa responsabilité, tant dans le domaine des chantiers maritimes à Montréal que dans le domaine des locomotives qui étaient fabriquées depuis des années et des années dans l'est de Montréal, que dans le domaine du transport où l'on voit que la question de Dorval—Mirabel, qui avait été une question prioritaire dans le rapport Picard, n'a même pas été réglée encore, quatre ans et demi plus tard.