

Transports

l'étude elle-même a calmé ces anciennes craintes qui avaient été suscitées et entretenues depuis des années par les harangues de nombreux porte-parole du NPD, tant au niveau fédéral qu'au niveau provincial.

Le député de Regina-Lake Centre qui a participé au débat aujourd'hui a utilisé un bon stratagème, selon lui, en se disant préoccupé de ce qui adviendra de la ligne ferroviaire dans sa propre région. Certaines voies ont été et seront abandonnées. Surtout, l'incertitude a été dissipée au sujet de nombreuses voies, de nombreuses localités dans les Prairies actuellement, soit la région la plus deservie par les chemins de fer. Il n'y a plus d'incertitude. C'est la réalisation la plus positive de la Commission Hall à mon avis et du gouvernement actuel, qui s'est occupé de cette affaire et qui s'est engagé à reconstruire, à perfectionner et à rénover tout le réseau des embranchements.

● (1802)

C'est un début important et un aspect majeur de toute amélioration apportée aux moyens de transport dans le réseau d'acheminement des céréales ainsi que les diverses choses que mentionneront les députés durant le débat.

M. l'Orateur adjoint: La parole est au député de Carleton-Charlotte (M. McCain).

M. McCain: Merci de m'avoir accordé la parole, monsieur l'Orateur. Puis-je dire qu'il est 6 heures.

M. l'Orateur adjoint: Comme il est passé 6 heures, je quitte maintenant le fauteuil jusqu'à 8 heures.

(La séance est suspendue à 6 h 3.)

● (2002)

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 8 heures.

M. Fred McCain (Carleton-Charlotte): Monsieur l'Orateur, il était très intéressant d'écouter le député de Battleford-Kindersley (M. McIsaac) faire état des prétendus progrès accomplis dans l'Ouest sur le plan des transports. Il a eu le courage, ou la témérité, de parler des provinces de l'Atlantique et de nous dire à quel point il y avait été bien traité. Mais, monsieur l'Orateur, il n'a jamais fait le trajet de Port-aux-Basques à Saint-Jean, Terre-Neuve, en train. Il n'a jamais pris le traversier entre le Cap-Breton et Terre-Neuve. Il ne se souvient pas qu'à une époque, le gouvernement régissait les transports de façon telle qu'il était possible d'expédier, et de façon rentable, de l'acier de Sydney jusqu'à l'autre extrémité, ou presque, du Canada. Nous pouvions, à une époque, expédier nombre de produits de la région atlantique jusqu'au centre du Canada. C'était le bon vieux temps. Mais le tarif-marchandises a tellement augmenté que nous avons été forcés de chercher de nouveaux débouchés.

Il n'est pas nécessaire d'examiner l'état financier de la société sidérurgique située dans l'île du Cap-Breton pour savoir comment elle se porte sous le gouvernement actuel, puisque

cela se fait périodiquement à la Chambre. Son affaiblissement est en partie attribuable aux taux qui ont été imposés. Contrairement à l'objectif poursuivi lors de la formation de la Confédération, les taux imposés ont exclu les provinces Maritimes du marché canadien.

Le député a parlé assez longuement des sommes mises à la disposition des provinces par le gouvernement central. Mais il n'a pas tout dit, et ceux qui ne liraient pas les autres interventions dans le débat actuel seraient gravement induits en erreur. Ce que le député n'a pas dit, c'est que chaque fois que le ministre offre un bonbon aux provinces, il leur dit en réalité: «Vous aurez ce bonbon si vous en sortez un autre de votre poche; si vous n'en avez pas, vous n'aurez pas celui-ci».

On pourrait, par exemple, examiner de plus près les 100 ou 130 millions de dollars—le ministre a tellement embrouillé les faits que je ne suis pas certain du chiffre exact—qu'il propose de donner aux provinces de l'Atlantique en vue de la rationalisation des services de transports. Quand les provinces ont commencé à négocier avec le ministre, elles ont constaté que le programme leur coûterait extrêmement cher. Les provinces de l'Atlantique ont constaté qu'elles ne recevraient rien si elles ne fournissaient pas l'équivalent.

● (2012)

Dans le domaine des transports, surtout en ce qui concerne les routes, et c'est aux routes que la plus grande partie de cette somme sera consacrée, le gouvernement du Canada a toujours eu pour habitude d'offrir un programme de partage des frais fédéral-provincial dans une proportion de 90-10 ou de 80-20 aux provinces de l'est du Canada et, dans certains cas, aux provinces de l'Ouest, mais quand vient le moment d'accorder les subventions, le ministre des Transports (M. Lang) demande aux provinces d'assumer la moitié des frais et leur dit: «Si vous avez vous aussi un bonbon, nous vous donnerons celui-ci, mais seulement à certaines conditions.»

Puisque la province doit acheter l'emprise pour construire les raccordements nécessaires, cela veut dire que dans le cadre d'un tel programme, la province dépensera \$60 chaque fois que le gouvernement fédéral en dépensera 40. Si ce Père Noël ôtait son masque, nous verrions qu'il dissimule un monstre. Le ministre ne nous a pas dit que le chemin de fer de l'Île-du-Prince-Édouard est en si mauvais état qu'il ne pourra probablement plus servir dans cinq ans. A ma connaissance, l'Île-du-Prince-Édouard ne recevra aucune subvention—et je suis certain que le ministre n'en a oublié aucune—pour remettre son chemin de fer en état.

Le ministre a semblé faire toute une série de promesses libérales à ses propres électeurs. Il semblait essayer de garder bonne conscience tout en amadouant les électeurs des Prairies et d'autres régions du Canada pour les convaincre de voter pour son parti. Cependant, quand on parle d'installer de nouvelles traverses de chemin de fer, on parle aussi de l'entretien des chemins de fer et cela doit se faire chaque mois de chaque année, quel que soit le gouvernement au pouvoir. Le ministre a certainement insisté sur des vétilles quand il a commencé à se vanter de ce programme.