

Pouvoir d'emprunt

fédéraux de travaux publics susceptibles de créer des emplois sont mis en œuvre au Nouveau-Brunswick cet hiver.

Le dragage de la rivière Miramichi prévu dans le budget adopté l'année dernière par la Chambre n'a pas encore été effectué. L'extension de la piste d'atterrissage de l'aéroport de St. Leonard n'est même pas encore à l'état de plan. Les appels d'offre pour la construction du centre de formation des Forces canadiennes de Gagetown et du quartier général de la division «J» de la Gendarmerie royale ont été retardés d'un an. L'étude du port de Dalhousie-Belldune avance à pas de tortue, de même que le projet de la place du marché de Saint-Jean. Depuis la défaite du gouvernement conservateur, il n'y a eu aucune bonne nouvelle au sujet du développement portuaire de Saint-Jean.

La participation du MEER a été réduite dans les travaux routiers au Nouveau-Brunswick. L'exploitation des schistes pétrolifères du Nouveau-Brunswick, dont le potentiel est aussi considérable que celui d'Hibernia—15 milliards de barils de pétrole—se trouve si bas dans la liste du Programme énergétique national qu'on a du mal à le distinguer. Pourquoi en est-il ainsi?

Eh bien, entre autres, parce que le gouvernement se préoccupe exclusivement de la question constitutionnelle, au détriment des priorités économiques. Bien que le cabinet comprenne plus d'une trentaine de ministres, il semble que personne ne puisse prendre l'initiative de s'attaquer aux problèmes économiques très graves du Canada au moins tant que le premier ministre ne sera pas devenu une sorte de nouveau Père de la confédération.

En attendant, l'économie canadienne périclité rapidement. Songeons aux services supprimés aux messageries du Canadien National, qui se solderont par la perte de 540 emplois dans l'Est. Quelle est donc la cause principale des déficits qui ont entraîné la fermeture de ces messageries? Un article publié dans la *Financial Post* estime que c'est la mauvaise gestion. Ce n'est pas du nouveau: une société de la Couronne n'est pas motivée pour être efficace; c'est le profit qui constitue cet aiguillon.

Cependant, les messageries du Canadien National ont une responsabilité particulière. Une compagnie privée préoccupée uniquement de rentabilité peut concentrer son attention sur les gros clients et les principaux parcours, et faire fi du petit Canadien moyen qui veut expédier un colis biscornu au temps de Noël. Le service des messageries du CN, par contre, est une société publique; il est de son devoir de servir le Canadien moyen même si cela ne lui rapporte rien, même s'il y perd de l'argent.

Depuis quelques années, le service de messageries du CN s'occupe de camionnage plutôt que de transport ferroviaire. Mais le carburant devenant plus coûteux, le train prendra vraisemblablement une importance grandissante. On a souvent souligné le fait que le transport ferroviaire est beaucoup plus efficace, énergétiquement, que le transport routier. Avec chaque hausse du prix du pétrole, sans compter l'incertitude et l'insécurité croissantes nées des conflits au Moyen-Orient, la nécessité s'impose pour le Canada de reconstruire son réseau ferroviaire en le dotant du confort et de l'efficacité que l'on trouve en Europe et au Japon.

● (2110)

Tandis que les gouvernements des États américains réduisent le financement des autoroutes et améliorent leurs réseaux ferroviaires, le Canada permet aux messageries du CN de sonner le glas de cet important secteur de notre économie. Le gouvernement devrait s'opposer énergiquement à toutes ces réductions et exiger une amélioration de tous les services ferroviaires: transport des marchandises, messageries et service-voyageurs.

M. Pepin: Avez-vous écrit cela?

M. Howie: Si le ministre des Transports (M. Pepin) écoutait, il apprendrait quelque chose.

Il ne suffit pas de recourir à cette vieille ruse populaire dans l'armée et d'annoncer que les deux tiers des services seront supprimés dans les provinces Maritimes en espérant que les gens diront, parce qu'une station au Cap-Breton et une autre à Charlottetown seront encore utilisées de façon restreinte, que cela aurait pu être pire. Ce vieux truc ne prend plus, car la population des Maritimes a été bernée trop souvent et elle n'aime guère à être roulée.

Il est intolérable que dans la ville de Fredericton, les passagers du transport ferroviaire doivent commencer et finir leurs voyages en autobus, alors que les voies ferrées sont déjà en place, qu'il y a déjà une gare et qu'il ne manque aux chemins de fer que l'autorisation d'un ministre des Transports éclairé pour aider le Canada à économiser son énergie et instituer un service de transport ferroviaire moderne.

J'ai bouclé la boucle et me voici revenu à mon point de départ. Je souhaiterais qu'on permette aux députés de jouer un rôle utile et de contribuer à mettre un frein aux prodigalités et au gaspillage. Je crois que les contribuables canadiens devraient en avoir plus pour leur argent. Si le gouvernement remaniait en profondeur sa politique économique, il investirait dans l'expansion économique régionale au lieu d'y engloutir de l'argent, ce qui l'aiderait à réduire ses dépenses. Je suis convaincu que nous pourrions parvenir à l'autosuffisance énergétique grâce à la coopération et à la confiance mutuelle. Notre pays a les ressources humaines et naturelles voulues pour donner du travail à tous les Canadiens. En accroissant le nombre de contribuables, le gouvernement réduirait le fardeau fiscal de chacun et parviendrait à équilibrer le budget tout en réduisant les impôts. Tout ce qu'il faut, c'est de la volonté, de l'ingéniosité, de l'énergie et de l'initiative. Cette dernière qualité fait défaut à nos gouvernements très longtemps.

Des voix: Bravo!

M. Charles Mayer (Portage-Marquette): Monsieur l'Orateur, le bill que nous étudions ce soir revêt une très grande importance pour tous nos concitoyens. Si l'on veut faire un peu d'histoire parlementaire, on constatera qu'il est question de ce sujet dès le début du Parlement. Je suis bien sûr que certains députés étaient meilleurs en histoire que moi; si c'est le cas, ils se rappelleront qu'en 1066, le roi Jean avait réuni un certain nombre de chevaliers à Runnymede. Ces derniers lui ont alors dit qu'ils ne pourraient pas continuer à verser de l'argent sans garantie à la Couronne si on ne leur donnait pas droit de regard.

Des voix: C'était en 1215.

M. Mayer: Pardon, je me suis trompé de date. C'était en 1215. Mon approximation de 1066 était bien assez bonne pour