

Le budget—Mme Callbeck

soulevé la question de l'autoroute 50, qui est une nécessité pour notre essor économique dans l'Ouest du Québec. En 1972, il y a eu une entente fédérale-provinciale qui a établi le trajet de la région de Hull jusqu'à Buckingham. Et par la suite, il y a eu des tentatives, année après année, d'avoir une autre entente fédérale-provinciale. Vous avez beaucoup de correspondance. Vous avez entendu le point de vue du Québec là-dessus. Pour quelle raison n'êtes-vous pas capable, vu que c'est une demande de votre propre collègue et du gouvernement du Québec, de regarder la possibilité de négocier une entente fédérale-provinciale pour le prolongement de l'autoroute 50 qui va aller rejoindre la région de Lachute et l'aéroport de Mirabel?

M. Bouchard (Roberval): Monsieur le Président, effectivement, il y a eu beaucoup d'échanges de correspondance avec le gouvernement du Québec sur la question. Il est quelque chose qu'on doit savoir au départ, c'est que le gouvernement fédéral n'a pas *a priori* de responsabilité sur les routes. Ceci appartient au gouvernement du Québec et celui-ci a toute la liberté de construire les routes qu'il désire. S'il désire faire le tronçon entre Masson et Lachute, il a toute la liberté de le faire. La question, le problème actuellement est un problème d'entente. Il y a une entente qui existe entre le Québec et le gouvernement fédéral qui date de 1985, qui se termine en 1990, et on verra si cette entente-là sera renouvelée l'an prochain. La question qui demeure, c'est que le gouvernement du Québec n'a jamais mis en première priorité l'autoroute 50, et non seulement ne l'a-t-il pas mise en priorité, mais le gouvernement du Québec a toujours affirmé, par M. Côté, que cela devrait se faire, tout le développement de cette section de l'autoroute 50, à l'intérieur d'une entente. Et je partage cette opinion-là également. Cela veut donc dire que nous verrons d'abord si l'entente sera renouvelée en 1990, et si telle était la situation, le gouvernement du Québec va nous dire exactement quelles sont ses priorités.

Dans la liste produite par M. Côté, l'autoroute 30 était présentée avant l'autoroute 50 et représentait pour le gouvernement fédéral un coût de 100 millions sur la construction d'un pont enjambant la Voie maritime du Saint-Laurent dans la région de Valleyfield.

Alors, je n'exclus pas la possibilité de construire l'autoroute 50, mais, encore une fois, encore faut-il que le Québec en définisse la priorité, la première priorité, à l'intérieur d'une nouvelle entente, et à ce moment-là on verra. Et je répète ce que j'ai dit, c'est une erreur que de croire que le gouvernement du Québec n'a pas tout le loisir de construire, c'est sa responsabilité. Le gouverne-

ment fédéral n'a pas la responsabilité des routes. C'est le Québec.

• (1200)

Quand on parle de transport, vous avez remarqué que dans ma présentation je n'ai pas soulevé cette question-là parce que les routes, c'est une responsabilité provinciale. Maintenant, je n'exclus pas la possibilité de le faire, mais ça devra se faire à l'intérieur d'une entente qui est à négocier ultérieurement.

[Traduction]

Mme Catherine Callbeck (Malpègue): Monsieur le Président, le 27 avril, les Canadiens et les gens de l'Île-du-Prince-Édouard ont appris, avec stupeur, que le budget fédéral avait été divulgué par suite, semble-t-il, du vol d'un document budgétaire. Maintenant qu'ils commencent à en découvrir les effets, cependant, le gouvernement peut être sûr que les insulaires souhaiteraient qu'il ait été perdu au complet et jamais retrouvé.

Depuis sa parution, critiques et commentateurs se sont efforcés de distinguer ceux qui en bénéficient de ceux qui y perdent. On devine facilement de quel côté se retrouve la province: le budget frappe tous les secteurs de son économie! Mais le choc le plus brutal a été causé par l'annonce de la fermeture de la base de Summerside.

Les insulaires ne connaissent pas encore toutes les conséquences de cette dure décision, mais comme elle s'ajoute à l'augmentation de l'impôt sur le revenu, de la taxe d'accise et de la taxe de vente fédérale et aux réductions touchant le développement régional, les hôpitaux et l'éducation, et quoi encore, ils sont certains d'être les vrais perdants. Et la taxe de vente fédérale—que le gouvernement prévoit pour 1991—viendra s'ajouter au fardeau déjà lourd que supportera la fragile économie de l'île. En somme, le budget fédéral de 1989 est catastrophe pour l'Île-du-Prince-Édouard.

La dernière fois que le premier ministre (M. Mulroney) est venu à l'Île-du-Prince-Édouard, durant la campagne électorale, l'automne dernier, il a parlé aux personnes âgées de Summerside. Il les a flattées en leur disant qu'elles représentaient les valeurs fondamentales sur lesquelles notre pays est construit: la famille, la collectivité et le pays. Ces valeurs sont essentielles à l'Île-du-Prince-Édouard aussi, mais elles sont les principales victimes du récent budget.

Les insulaires sont fiers de leur patrimoine et de leur rôle dans le développement du Canada. Selon notre devise, le faible est protégé par le fort, mais après ce