

M. l'Orateur adjoint: Je dois dire au député que la présidence a décidé de permettre la discussion du bill, nonobstant toutes les réserves que j'ai émises. A ce que je sache, les députés n'ont pas le droit de contester les décisions de l'Orateur, de manifester leur désaccord avec lui ou de l'appuyer en ce moment; c'est pourquoi je pense que nous devrions commencer le débat.

M. Ian Watson (Laprairie) propose: Que le bill C-272 concernant la création d'une Administration des corridors Canada-Alaska et Canada-Maine, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé au comité permanent des affaires extérieures et de la défense nationale.

—Monsieur l'Orateur, j'aimerais revenir brièvement sur le rappel au règlement. Si vous n'êtes pas d'accord, je ne le ferai pas, mais il me semble que le bill ne mentionne que la création d'une Administration, ce qui n'entraînerait aucune dépense. Je pourrais démontrer que c'est là un moyen qu'ont les députés de porter des questions à l'attention de la Chambre et de la population canadienne, et qui n'est pas circonscrit comme l'est le recours aux motions. On ne nous accorde qu'une motion par session. C'est donc une autre façon de procéder. Je crois fermement qu'il ne devrait y avoir aucune restriction quand à la formulation.

M. l'Orateur adjoint: A l'ordre. Je ne veux pas discuter avec le député. Il a le droit, s'il peut rallier d'autres députés, de faire modifier le Règlement de la Chambre. Entretiens, je crois qu'il devrait passer à la discussion du bill.

M. Watson: Le bill C-272 concernant la création d'une administration des corridors Canada-Alaska et Canada-Maine a pour objet de résoudre un problème de transport important au moyen d'un accord international entre le Canada et les États-Unis. Aux termes de l'accord, le gouvernement des États-Unis supporterait les frais de construction et d'entretien d'une route traversant le nord du Maine et du New Hampshire et reliant l'autoroute des Cantons de l'Est au Québec à un point quelconque du réseau routier du Nouveau-Brunswick dans le sud-ouest de la province.

Une voix: Où exactement?

M. Watson: Cela dépendrait des négociations entre les parties, à savoir le gouvernement canadien et le gouvernement des États-Unis ainsi que le gouvernement du Maine et peut-être du New Hampshire et les gouvernements provinciaux du Nouveau-Brunswick et du Québec.

Tandis que le gouvernement des États-Unis supporterait tous les frais pour le tronçon de la route traversant le Maine, le gouvernement canadien s'engagerait à dépenser le même montant d'argent pour améliorer la route de l'Alaska qui traverse son territoire et en particulier les provinces de l'Alberta et de la Colombie-Britannique ainsi que le territoire du Yukon. Cette suggestion donne satisfaction aux députés qui avaient proposé la création d'une administration pour la route de l'Alaska qui investirait des sommes importantes dans cette route, et nous avons en même temps une formule qui permettra de résoudre les

Corridors Canada-Alaska et Maine

problèmes de transport dans l'Est et les problèmes de communication dans les provinces Maritimes.

Au premier abord, cela semble un peu tiré par les cheveux, mais je crois que c'est parfaitement logique. Je ne comprends pas pourquoi le gouvernement fédéral n'y a pas songé plus tôt. Contrairement à ce que certains députés ont fait croire au public, il ne s'agit pas de macadamiser la route de l'Alaska. Cela demanderait des sommes astronomiques, bien supérieures aux sommes que le gouvernement des États-Unis aurait à dépenser sur le tronçon traversant le Maine.

● (1710)

Ce qu'il faut faire sur le tronçon canadien de la route de l'Alaska, c'est reconstruire 300 à 400 milles de route, et bitumer les sections qui traversent les agglomérations. Cela, l'administration fédérale va devoir le faire de toute façon d'ici quelques années. La dépense nécessaire serait en elle-même supérieure à ce que le gouvernement américain aurait à consacrer à la route du Maine. Donc, en faisant cette sorte d'arrangement avec les États-Unis, nous nous engagerions tout simplement à faire ce dont nous ne pourrions de toute façon nous dispenser d'ici quelques années sur la route de l'Alaska et le gouvernement américain aurait une excuse valable d'intervenir dans le Maine, d'y dépenser les crédits exigés par la construction d'une autoroute de catégorie «Interstate». De la sorte, il ne créerait pas de précédent de financement en d'autres points du territoire. Cela apporterait toutes sortes d'avantages dont je vais maintenant parler, non seulement pour les Canadiens de l'Est qui aiment voyager, mais encore pour un grand nombre d'habitants du Nord-Est des États-Unis, qui en profiteraient énormément.

M. Paproski: Cela tiendrait la promesse faite par le premier ministre (M. Trudeau) en 1972.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Ne donnez pas au bill son coup de mort.

M. Watson: Un des plus grands avantages de cet accès routier serait sans doute qu'il favoriserait l'unité canadienne. Rendez-vous compte du coup de fouet que recevrait le tourisme en Nouvelle-Écosse, à l'Île-du-Prince-Édouard, au Nouveau-Brunswick et à Terre-Neuve, s'il était possible de se rendre de Montréal en voiture à l'Île-du-Prince-Édouard en moins d'un jour. Si on pouvait partir tôt le matin de Toronto pour arriver en moins d'un jour à l'Île-du-Prince-Édouard. Actuellement, il ne faut pas y songer à moins de rouler nuit et jour. Si cette route était construite en travers du Maine, on pourrait faire à vitesse raisonnable le trajet Montréal-Île-du-Prince-Édouard en 9 à 10 heures de route environ. En ces matières, il faut se garder d'être trop catégorique, mais quand même on peut raisonnablement supposer que s'il n'y avait plus l'obligation d'arrêter quelque part à l'hôtel pour passer la nuit, si l'on était sûr de pouvoir se rendre jusqu'à la plage après une journée de voiture, l'industrie touristique des Maritimes pourrait compter non pas sur le double, mais sur le triple ou le quadruple du tourisme.