

statut de captivité, état dans lequel se trouvent toute la région de l'Ouest, exception faite de Vancouver.

• (2040)

En examinant l'énorme influence qu'exercent les chemins de fer sur la vie des gens de l'Ouest, monsieur l'Orateur, j'en suis venu à la conclusion qu'il faut rechercher de nouvelles politiques de transport. Une approche plus réaliste serait peut-être de charger un organisme indépendant, composé de tous les intéressés, d'étudier à fond le tarif-marchandises et les taux de transport discriminatoires. Il faut en venir là, si nous voulons que toutes les régions du pays soient traitées équitablement.

Pour terminer, je dis qu'à mon avis la structure du tarif-marchandises est maintenue surtout pour favoriser les sociétés de transport et les industries du centre du Canada. Le tarif-marchandises et les taux de transport n'encouragent pas la diversification des industries et le développement de l'Ouest. Je voudrais demander combien de temps encore le gouvernement fédéral et les intérêts commerciaux de l'Est s'attendent-ils à ce que l'Ouest tolère en silence cette injustice flagrante.

M. Norman A. Cafik (Ontario): Monsieur l'Orateur, certains députés se rendent peut-être compte que j'ai récemment hérité dans ma circonscription d'un aéroport qui, je crois, sera dénommé l'aéroport international de Pickering. Comme cela relève directement de la politique adoptée en matière de transports, je voudrais dire quelques mots dans l'espoir que le ministre en tiendra compte.

Tout d'abord, le projet d'aéroport a évidemment des partisans et des adversaires, et je suis certain qu'ils pensent chacun avoir d'assez bonnes raisons.

Ceux qui s'y opposent le font parce qu'ils pensent que la nécessité d'un tel aéroport n'a pas été établie. Beaucoup croient que d'autres modes de transport pourraient réduire l'encombrement actuel de l'aéroport de Malton, qu'un réseau de transport rapide et des ADAC, qui assureraient les vols de moins de 500 milles qui représentent approximativement 50 p. 100 du trafic aérien à Malton, résoudraient les problèmes de transport.

Beaucoup de gens pensent que si l'on agissait ainsi et que les ADAC étaient mis au point rapidement, il serait inutile de construire un nouvel aéroport. D'autres sont contre l'emplacement à cause de sa proximité de l'agglomération urbaine de Toronto et parce que ce choix contribuerait énormément à une plus grande urbanisation de la région torontoise. Nous pourrions voir Toronto s'étendre de fait jusqu'à la région d'Oshawa.

Tous, ils ont le droit de contester les décisions que prennent les conseillers du ministère des Transports et les bureaucrates. Je ne prétends pas que le ministère se trompe; je ne sais pas si c'est exact. Je ne dispose pas de données suffisantes pour me permettre une déclaration nette à ce sujet. Cependant, ces personnes ont le droit de formuler leurs réserves et de se faire entendre. Le gouvernement, pour tenir ses promesses de participation, doit faire le nécessaire pour que ces voix soient entendues.

En adoptant la nouvelle loi sur l'expropriation, le Parlement a cru accomplir un grand pas en avant en donnant voix au chapitre aux personnes sur le point d'être expropriées par l'État fédéral. La loi permet de nommer des enquêteurs, qui sont censés être comme les yeux et les oreilles du ministre et entendre les griefs de ceux qui s'opposent à un projet déterminé. Il est assez étrange, cependant, que l'enquêteur n'ait pas lui-même le pouvoir de faire des recommandations; tout ce qu'il peut faire,

c'est d'entendre les plaintes et d'en faire rapport au ministre. Bien des gens trouvent qu'on pourrait raisonnablement s'attendre que la loi sur l'expropriation donne à l'enquêteur le droit de faire des recommandations.

Il me semble que le ministre compétent, en fait le ministre des Transports (M. Jamieson), devrait dire clairement qu'il ne s'oppose pas à ce qu'un enquêteur recommande les mesures à prendre. S'il ne veut pas le faire, la Chambre devrait envisager de modifier l'article 8(4)d) de la loi sur l'expropriation. Voici le texte de cet article:

dans les trente jours après sa nomination, préparer et soumettre au Ministre un rapport écrit sur la nature et les motifs des oppositions présentées.

Je pense qu'il conviendrait...

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur l'Orateur.

M. l'Orateur suppléant (M. Boulanger): A l'ordre! Le député invoque le Règlement.

M. Benjamin: Étant donné que la motion présentée par l'opposition officielle concerne la loi nationale sur les transports, voudriez-vous avoir l'obligeance de demander au député pourquoi il parle de la loi sur l'expropriation?

M. Cafik: Je répondrai avec plaisir à cette question. C'est parce que la loi sur l'expropriation, en l'occurrence se trouve être l'instrument qu'emploie à l'heure actuelle et qu'emploiera à l'avenir, je suppose, le ministre des Transports, pour acquérir des biens destinés au transport. C'est pourquoi il me semble pertinent d'en parler.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur l'Orateur. Nous ne sommes pas en train de discuter de modifications à apporter à la loi sur l'expropriation et le député s'écarte totalement du sujet. S'il désire se faire le porte-parole de quelque spéculateur foncier, il pourra le faire une autre fois.

M. l'Orateur suppléant (M. Boulanger): A l'ordre, je vous prie. Le député d'Ontario (M. Cafik).

M. Cafik: Je vous remercie, monsieur l'Orateur; je continuerai donc. Je pense qu'il conviendrait de modifier cette loi en vue d'inclure à cet article...

M. Benjamin: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Voudriez-vous décider s'il est réglementaire que le député parle de modifications à apporter à la loi sur l'expropriation, alors que le débat porte sur la loi nationale sur les transports.

L'hon. M. Basford: Vous enfoncez le Règlement.

M. l'Orateur suppléant (M. Boulanger): A l'ordre. Le député d'Ontario.

M. Cafik: Je vous remercie, monsieur l'Orateur. J'espère que ces interruptions seront déduites du temps qui m'est attribué. A mon avis, ce genre d'amendement fournirait une occasion de participer plus utilement à ceux qui sont touchés dans l'expropriation de leurs biens pour fins relatives aux transports. Je crois en outre que le même objectif serait réalisé si on permettait au préposé à l'audition d'autoriser le contre-interrogatoire des témoins au sujet de la nécessité invoquée, qu'il s'agisse d'aéroports ou d'autres installations. Les gens devraient avoir le droit de contre-interroger les témoins et les spécialistes du gouvernement sur la nécessité d'une expropriation donnée. La loi actuelle ne le prévoit pas et je crois que le ministre