

L'ajournement

M. Paproski: Monsieur l'Orateur, nous étions censés présenter le bill aujourd'hui et l'étudier plus à fond demain.

* * *

LA LOI SUR LES CRIMINELS FUGITIFS

MESURE CONCERNANT L'EXTRADITION DES PERSONNES
APPRÉHENDÉES AU CANADA

L'hon. Ron Basford (ministre de la Justice) propose: Que le bill S-8, concernant les criminels en fuite réfugiés au Canada, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent de la justice et des questions juridiques.

M. Roger Young (secrétaire parlementaire du ministre de la Justice): Monsieur l'Orateur, puis-je signaler qu'il est 10 heures?

* * *

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

M. Hnatyshyn: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. J'aimerais demander au leader adjoint à la Chambre s'il peut confirmer l'ordre des travaux pour demain.

[Français]

M. Yvon Pinard (secrétaire parlementaire du président du Conseil privé): Monsieur l'Orateur, tel qu'annoncé par le vice-premier ministre du Canada (M. MacEachen), nous allons procéder à l'étude du bill S-8 en deuxième lecture, ensuite à l'étude du bill C-42, et si nous disposons rapidement du bill C-42 qui a trait à la langue devant les tribunaux du pays, ce à quoi j'espère, les partis de l'opposition, et en particulier le parti progressiste conservateur, ne verront pas d'objection à en disposer rapidement, nous pourrions étudier le bill S-9 et ensuite le bill C-4. Alors, dans l'ordre, monsieur l'Orateur, pour répondre à la question du député, ce sera S-8, C-42, ce qui devrait aller très rapidement, ensuite S-9 et C-4.

● (2202)

LA MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office, en conformité de l'article 40 du Règlement.

L'EXPANSION ÉCONOMIQUE RÉGIONALE—L'AIDE
GOUVERNEMENTALE ENVISAGÉE EN FAVEUR DES RÉGIONS
CRITIQUES

M. Elmer M. MacKay (Central Nova): Monsieur l'Orateur, je demandais récemment au ministre de l'Expansion économique régionale (M. Lessard) quelles initiatives nouvelles il entendait prendre pour faire porter plus spécifiquement les moyens de son ministère sur les régions où les disparités régionales sont critiques, étant donné surtout que son budget est en baisse en termes réels. Non seulement il a moins d'argent, mais il a reçu de nouveaux domaines de responsabilités et l'inflation vient encore rogner ses maigres ressources, comme cela arrive trop souvent.

Actuellement, le ministère ne répond pas à sa mission. En 1970, un an après la création du MEER, le taux national du

[M. Young.]

chômage était de 5.7 p. 100 alors qu'il était de 6.2 p. 100 dans la région atlantique, zone traditionnelle de disparité régionale. Sept ans plus tard, les pourcentages respectifs étaient de 8.1 et de 12.7 p. 100. Donc la situation s'aggrave au lieu de s'améliorer. Les disparités économiques ne font que s'accroître et deviennent critiques.

Comme le disait il y a quelques semaines le député de Halifax (M. Stanfield), notre ancien chef, le résultat de l'ensemble de mesures prises vis-à-vis des diverses régions du Canada est tel que ces dernières sont devenues dans une grande mesure des dépendances de l'État. Les coûts de l'énergie et des transports compromettent les efforts déployés par la région atlantique pour sortir de sa sclérose.

Je veux demander ce soir au ministre de faire le nécessaire pour informer les autres ministères et pour collaborer avec eux afin de remédier dans une certaine mesure à cet état de choses déplorable. Comme l'État fédéral est le plus grand employeur, le plus grand acheteur de biens et services du pays, il est temps d'assurer une plus large équité à la région atlantique.

En 1976, par exemple, la totalité des dépenses du gouvernement fédéral en biens et services a été d'environ 9.7 milliards de dollars. D'après les rapports d'experts et les analyses, on estime qu'environ 85 p. 100 de tous les achats sont faits dans le Canada central, ce qui laisse une part de moins de 15 p. 100 aux huit autres provinces et aux deux Territoires. Je me souviens que peu de temps après son arrivée ici, le ministre des Approvisionnements et Services a fait savoir que son ministère allait instituer une politique d'achats plus éclairée. Jusqu'ici, on ne s'en est pas vraiment aperçu.

Le ministère de l'Industrie et du Commerce a également contribué au sous-développement actuel de la région de l'Atlantique. Dernièrement, cette région du Canada n'a reçu que 1.7 p. 100 de l'aide attribuée à l'industrie, ce qui par tête, revient à cinq fois moins que ce qu'elle aurait dû recevoir.

Mon temps de parole étant très limité ce soir, je me contenterai de faire une proposition au ministre. Bien que ses deux prédécesseurs aient été l'un et l'autre au ministère des Transports ainsi qu'au MEER, il lui reviendrait à lui de prendre une initiative qui permettrait de remédier aux inégalités régionales au Canada et de favoriser l'expansion économique de la région grâce à l'amélioration des transports, idée dont ils reconnaissent la justesse mais qu'ils n'ont rien fait pour mettre en œuvre.

J'aimerais suggérer ce soir au ministre ou au secrétaire parlementaire d'examiner de près la possibilité de construire un corridor routier dont on parle depuis longtemps dans la région de l'Atlantique, allant de la frontière du Nouveau-Brunswick via le nord du Maine jusqu'aux environs de Sherbrooke, dans la belle province de Québec. Cette route d'accès constituerait un lien direct passant par l'État du Maine, entre le Nouveau-Brunswick et le Québec. Elle pourrait être le prolongement de la route Vanceboro-Lincoln à la frontière du Nouveau-Brunswick pour se terminer aux environs de Sherbrooke au Québec, après avoir traversé le Nouveau-Brunswick. On réduirait ainsi d'environ 200 milles l'actuel parcours Fredericton—Montréal, et presque autant, aux États-Unis en empruntant la route actuelle.