

L'ajournement

Dans la localité de The Battlefords, grand centre situé sur l'autoroute de Yellowhead, quelque 5,750 voitures en moyenne sont passées en 1983, d'après les dernières statistiques publiées à ce sujet. Ces chiffres font de notre localité la ville la plus fréquentée, après Saskatoon, le long de l'autoroute de Yellowhead. Voilà qui confirme ce que nous sommes nombreux à soutenir, soit que l'autoroute de Yellowhead est la plus fréquentée de l'Ouest et qu'elle surpasse à ce titre la transcanadienne. Cette dernière bénéficie évidemment des subventions et autres initiatives fédérales.

Il existe un organisme appelé Yellowhead Highway Association qui représente plus d'une centaine de municipalités rurales, comtés, villages et villes situés en bordure de l'autoroute de Yellowhead. Ces dernières années, l'Association de la route de Yellowhead a fait de nombreuses instances aux députés et aux ministres des Transports du gouvernement fédéral. Elle s'est efforcée de faire valoir, d'abord au gouvernement progressiste conservateur, en 1979, puis au gouvernement libéral et maintenant à notre nouveau gouvernement, l'importance que la route de Yellowhead revêt pour l'économie, le tourisme et la croissance de la région de l'Ouest.

● (1800)

Je voudrais vous exposer, avec le maximum de conviction, les raisons pour lesquelles le gouvernement devrait veiller à faire de la route de Yellowhead une route nationale et à débloquent des fonds pour la transformer en route à quatre voies. Je reconnais, comme les nombreux citoyens bien intentionnés qui sont membres de l'Association de la route de Yellowhead, que compte tenu de ses ressources financières limitées le gouvernement fédéral ne peut pas agir du jour au lendemain. Je voudrais toutefois demander au gouvernement de songer sérieusement à faire de la route de Yellowhead une route nationale et de veiller à débloquent les fonds nécessaires.

Lorsqu'on songe aux services que la route de Yellowhead a rendus à la population de la région de l'Ouest, on s'aperçoit que l'Association de la route de Yellowhead remonte à 1921. Il y a plus de 60 ans, les gens considéraient cette route comme un bon moyen de transport et depuis plus d'une soixantaine d'années, la population des villes et des villages de l'Ouest demande au gouvernement fédéral de faire quelque chose. En plus des nombreux autres avantages qu'elle apporte aux personnes qui voyagent dans l'Ouest, la route de Yellowhead assure également un excellent moyen de transport à travers les montagnes Rocheuses. J'ai souvent parcouru cette route et je peux affirmer à ceux qui n'en ont pas eu l'occasion que c'est effectivement l'une des plus belles routes touristiques de l'Ouest du Canada. Entre 1970 et 1982, pendant une période de 12 ans, la Transcanadienne a été fermée en tout pendant plus de 2,000 heures à cause d'avalanches ou de tempêtes de neige alors que la route de Yellowhead n'a été fermée qu'une cinquantaine d'heures. De toute évidence, elle permet de traverser la montagne et d'assurer une communication régulière ce qui facilite le transport des biens et services et des touristes. Elle sert également de moyen de communication en permettant aux gens de se visiter d'une région à l'autre et de profiter réciproquement de leur mode de vie, de leurs entreprises et de leurs villes.

Je demande au gouvernement de songer très sérieusement à faire de la route de Yellowhead une route nationale et d'étudier la possibilité de débloquent les fonds nécessaires à sa réfection.

Mme Gabrielle Bertrand (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): Monsieur le Président, je vais répondre au député de The Battlefords-Meadow Lake (M. Gormley) au nom du secrétaire parlementaire du ministre des Transports (M. Forrestall).

La route de Yellowhead est reliée au réseau routier primaire et revêt de plus en plus d'importance pour le développement économique des provinces de l'Ouest. La route s'étend de Portage La Prairie au Manitoba à Prince Rupert en Colombie-Britannique. Elle passe plus au nord que la Transcanadienne et traverse Saskatoon, Edmonton, le parc national de Jasper et Prince George. Au sud, une route secondaire part de la route principale près de la frontière de la Colombie-Britannique et de l'Alberta, à Tête Jaune Cache et va jusqu'à Kamloops.

Pendant plusieurs années, l'Association de la route de Yellowhead, un groupe formé de citoyens des localités situées le long de la route de Yellowhead, a demandé la réfection de cette voie dans le cadre d'une entente fédérale-provinciale de partage des frais.

Le député se souviendra sans doute qu'en 1979 le gouvernement a entamé des pourparlers avec les quatre provinces de l'Ouest qui désiraient conclure un accord de principe pour la mise en œuvre d'un programme pluriannuel de réfection de la route de Yellowhead d'une valeur de 120 millions de dollars, dont le coût devait être partagé de moitié entre le gouvernement fédéral et les provinces. Le gouvernement libéral a décidé de ne pas poursuivre ces négociations.

À l'heure actuelle, il n'existe aucun accord fédéral-provincial prévoyant l'octroi de fonds pour la réfection de cette route. En fait, toutes les ententes routières fédérales-provinciales font actuellement l'objet d'une révision. Elles sont également assujetties aux paramètres économiques dont nous devons tenir compte.

En fait, nous avons de la chance que le ministre des Transports (M. Mazankowski) s'intéresse à ce débat, car il est demeuré longtemps en rapport avec l'Association de la route de Yellowhead et je suis sûr que nous pouvons compter sur lui pour que cette question fasse l'objet de nouvelles discussions.

● (1805)

[Français]

LE BIEN-ÊTRE SOCIAL—L'ALLOCATION AUX VEUFS ET AUX VEUVES ÂGÉS DE 60 À 64 ANS—L'EXCLUSION DES PERSONNES SEULES, DIVORCÉES ET SÉPARÉES

M. Jean-Claude Malépart (Montréal-Sainte-Marie): Monsieur le Président, le 30 novembre, je posais une question au très honorable premier ministre en ce qui concerne le projet de loi C-26, et je me souviens que, à l'époque, le projet de loi n'était pas déposé, et ce qui avait été annoncé dans le discours du trône, dans le discours sur le budget, savoir que le gouvernement canadien décidait... avait l'intention d'étendre l'allocation au conjoint aux personnes seules mais que, malheureusement, il la limitait aux veufs et aux veuves, ce qui avait pour conséquence de faire de la discrimination à l'endroit des personnes âgées dans le besoin qui étaient célibataires, séparées ou divorcées. À ce moment-là, j'aimerais citer la réponse du très honorable premier ministre: