

L'ajournement

Des voix: Plus fort!

M. l'Orateur adjoint: A l'ordre. Je crois que le micro du ministre n'est pas branché.

M. McCleave: Le mien l'est. Le ministre pourrait peut-être venir répondre depuis ma place.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Le ministre pourrait peut-être changer de place et changer également de portefeuille.

M. l'Orateur adjoint: La Chambre permet-elle au ministre de parler depuis un autre siège que le sien?

Une voix: Qu'il parle depuis la place du chef de l'opposition (M. Clarke).

Des voix: D'accord.

M. Lang: Monsieur l'Orateur, je disais que j'acceptais volontiers l'offre du député qui nous donne l'assurance qu'un seul député prendra la parole si nous supprimons l'article en question. Il est vraiment intéressant de penser que nous pourrions en arriver à ce genre d'accord car le temps de la Chambre est très précieux et nous le gaspillons souvent en débats sans fin consistant en redites.

J'ai entendu avec plaisir également le député admettre que des subventions comme celle prévue à l'article 272 ne sont pas nécessairement bonnes. Elles représentent en fait pour le gouvernement une énorme dépense, source probablement de peu d'avantages. Elles nuisent sans doute aux ports de Saint-Jean et de Halifax, par exemple, en empêchant des expériences avec des trains à chargement homogène venant directement de l'Ouest, soit une variété de choses qui pourraient en fait être compétitives dans le cadre de la structure des coûts actuelle mais qui ne le sont pas dans un système de subventions.

Le député a rapproché sa proposition concernant l'avenir de ces tarifs à celui des péages de la Voie maritime. Il a signalé que j'avais dit qu'ils n'augmenteraient pas cette année. J'ai dit qu'à mon avis, il faut les augmenter afin de tenir compte des coûts réels, et je le répéterai bien clairement car, là encore, lorsque nous abordons la question des frais de transport, il importe que nous comprenions bien quels sont ces frais. Il faudrait nous assurer que les prix tiennent compte de ces coûts et que nous prenions les bonnes décisions au sujet de l'expansion du réseau ferroviaire ou du réseau fluvial, tout en tenant compte des prix.

Je pourrais dire au député, toutefois, qu'en abolissant les subventions prévues à l'article 272, nous ne désavantageons aucunement les ports de la côte de l'Atlantique car j'ai l'intention d'avoir une autre indication des péages de la Voie maritime du Saint-Laurent qui entrerait en vigueur le 1^{er} janvier, date qui est vraiment cruciale, si l'on compare les deux saisons. Cela signifie qu'avant l'hiver le changement aura été opéré et que, par conséquent, on peut planifier maintenant le service des trains à chargement homogène.

• (2210)

Même si je veux que le président du Conseil du Trésor (M. Chrétien) tienne compte de l'offre très aimable faite par le député de Halifax-East Hants (M. McCleave) au nom de l'opposition, j'espère que le député voudra bien

[M. Lang.]

songer à appuyer notre bill sans hésitation; en retour, nous accepterons son avis sur la façon de compresser les dépenses et de réaliser ainsi des progrès.

LES AÉROPORTS—LE PROJET D'AMÉNAGEMENT D'UNE NOUVELLE PISTE À VANCOUVER—LE MOTIF DU CHOIX DE LA PARTIE REMBLAYÉE DE SEA ISLAND

M. John A. Fraser (Vancouver-Sud): Monsieur l'Orateur, je veux parler ce soir du projet d'agrandissement de l'aéroport international de Vancouver.

Comme le ministre des Transports (M. Lang) le sait, l'ex-ministre avait décidé en 1973 d'agrandir l'aéroport; après de nombreux échanges à la Chambre des communes, qui se sont échelonnés sur quelques semaines, le gouvernement a finalement conclu qu'aucune étude écologique n'avait été faite, qu'il faudrait établir un processus de consultation pour décider s'il y a lieu d'agrandir l'aéroport et dans quelles conditions. On a donc créé le comité de planification de l'aéroport; au cours des trois dernières années, il a étudié la question de l'agrandissement de l'aéroport de Vancouver, en particulier la question d'une piste nouvelle, parallèle à la piste principale existante.

En outre, des études écologiques ont été effectuées et ces études, c'est-à-dire les études d'aménagement de l'aéroport et les études écologiques sont maintenant terminées, mais le 12 mars, le ministre publiait un communiqué dans lequel il entrevoyait une meilleure solution, une nouvelle proposition faite durant l'été 1975 par le ministère des Transports, qui recommandait une piste remblayée plus courte. Chose curieuse, c'est que le ministre demande aux citoyens de Vancouver et aux autres groupes intéressés de faire connaître leurs opinions au sujet de cette piste même si la proposition n'a jamais été envisagée dans les plans d'aménagement de l'aéroport.

Si le ministre a des doutes à ce sujet, il peut se reporter au rapport du comité d'aménagement de l'aéroport daté de mars 1976, à la page 71, où il est dit expressément que la proposition faite par le ministre dans son communiqué n'a pas été retenue. En outre, l'étude écologique qui vient d'être publiée et qui ne comporte aucune étude de la proposition préconisée par le ministre signale à la page VI du rapport que toute nouvelle théorie proposée pour l'expansion dans cette optique, c'est-à-dire celle des pistes courtes en deçà du remblai de Sea Island doit faire l'objet d'une évaluation et d'une révision environnementale de la part du gouvernement fédéral.

Il est très étrange que, le 14 mars 1974, le ministre de l'Environnement d'alors, l'honorable Jack Davis, ait publié un communiqué dans lequel il annonçait la nouvelle politique du gouvernement fédéral en matière de projets de portée environnementale. Le communiqué disait entre autres: «En annonçant le nouveau mécanisme d'évaluations et de révisions environnementales au gouvernement fédéral, M. Jack Davis, ministre de l'Environnement, a déclaré que tous les ministères fédéraux, ainsi que tous les organismes et sociétés relevant de la compétence fédérale, seraient tenus de préparer des exposés des résultats de l'évaluation environnementale de leurs projets.» Plus loin, il décrivait le processus dont il prétendait alors qu'il serait obligatoire dans le cas des projets de portée environnementale relevant du gouvernement fédéral, dont, bien entendu, l'expansion de l'aéroport de Vancouver. Je renvoie le ministre au communiqué daté du jeudi 14 mars 1974.