

### Ajournement

uniforme. La légion devrait, elle aussi, autoriser le port de ce couvre-chef prescrit par la religion.

Après tout, pourquoi avons-nous fait la Seconde Guerre mondiale? Était-ce pour permettre à nos soldats de réussir des exploits intrépides et de livrer des batailles historiques? Ou était-ce pour défendre la liberté, y compris la liberté religieuse, à une époque où l'antisémitisme était à son plus fort?

C'est pour le respect des survivants que nos braves soldats de toutes les confessions ont combattu et sont morts au champ de bataille. Ils sont morts afin qu'aucun autre juif religieux n'ait à retirer son yarmulka et qu'aucun sikh pratiquant n'ait à endurer l'humiliation de devoir enlever son turban.

Sur les champs de bataille, personne n'a demandé aux soldats juifs et sikhs de se battre et de mourir sans le couvre-chef que leur impose leur religion. Pourtant, aujourd'hui, les yarmulkas et les turbans sont jugés irrespectueux, au même titre que les chapeaux de cow-boy, les casquettes de baseball ou les chapeaux mous.

En rejetant le plaidoyer de leurs propres dirigeants en faveur de l'acceptation des couvre-chefs religieux dans les salles de la légion, les délégués au congrès ont violé l'esprit des lois canadiennes sur les droits de la personne et ont foulé aux pieds les valeurs canadiennes traditionnelles.

La motion à l'étude aujourd'hui ferait en sorte que la situation actuelle ne pourrait plus durer. J'exhorte tous les députés à appuyer la motion et à mettre fin une fois pour toutes à cette situation humiliante.

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** La période réservée à l'étude des initiatives parlementaires est maintenant terminée.

Conformément au paragraphe 96(1) du Règlement, l'article est rayé du *Feuilleton*.

## MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office en conformité de l'article 38 du Règlement.

### LA ROUTE TRANSCANADIENNE

**Mme Elsie Wayne (Saint John, PC):** Madame la Présidente, je prends la parole pour donner suite à une question que j'ai posée au ministre des Transports la semaine dernière à la Chambre au sujet du nouveau plan concernant la Transcanadienne au Nouveau-Brunswick.

En répondant à ma question, le ministre des Transports a dit qu'il ne pouvait rien faire à cet égard parce que c'est un secteur de compétence provinciale. Ce que le ministre a oublié de dire, c'est que le gouvernement fédéral partage les coûts de tous les projets liés à la Transcanadienne. Cela en fait un secteur de compétence fédérale.

Même si le tracé définitif n'a pas encore été déterminé, le gouvernement du Nouveau-Brunswick penche vers l'idée d'une

autoroute transcanadienne élargie de Fredericton à Moncton, en passant par Jemseg Marsh et le camp de la base militaire de Gagetown. Selon les estimations, ce projet coûterait un milliard de dollars et causerait des problèmes environnementaux.

D'après le nouveau plan, la Transcanadienne ne passerait pas par Saint John. Étant la plus grande ville et le centre industriel de la province et étant la ville la plus près de la frontière américaine, Saint John devrait être directement sur la Transcanadienne. En fait, la nouvelle route ne passerait pas non plus par la ville de Sussex ni par beaucoup d'autres villes et villages du Nouveau-Brunswick qui étaient sur l'ancienne route.

Le choix de tracé du premier ministre McKenna fait actuellement l'objet d'une évaluation environnementale. La possibilité que la route traverse une plaine inondable, le camp de la base de Gagetown et l'un des plus grands marais intérieurs de la province est inquiétante.

Des groupes de citoyens de ma province sont d'avis que le premier ministre McKenna semble s'opposer à une politique du gouvernement fédéral visant à garder intact l'habitat aquatique de la faune. Si cette question ne préoccupe pas le ministre des Transports, elle devrait par contre intéresser les ministres de l'Environnement et de la Défense.

La meilleure solution consiste à relier Saint John, Fredericton, Moncton et St. Stephen par une autoroute à quatre voies qui peut être construite au coût de 220 millions de dollars. On pourrait le faire en élargissant les routes actuelles entre ces quatre villes. Cette option mettrait sur le même pied les trois grandes villes du Nouveau-Brunswick et ne menacerait aucunement l'environnement.

● (1840)

Je demande encore une fois au ministre de rassurer la Chambre en disant que le gouvernement ne versera pas un cent à ce projet de Transcanadienne qui, non seulement, entraînerait des coûts exorbitants, mais encore serait nuisible à l'environnement. Comment tout député ministériel peut-il donner son accord à des dépenses de un milliard de dollars quand, en réalité, le gouvernement peut atteindre le même objectif en ne déboursant que 220 millions de dollars?

**M. Joe Fontana (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.):** Madame la Présidente, je remercie la députée de sa question ce soir.

Comme ma collègue le sait pertinemment, au Canada, les routes, sauf celles qui appartiennent au gouvernement fédéral, relèvent de la compétence du gouvernement provincial. C'est là la réalité toute simple.

Selon moi, personne au Canada ne connaît mieux les routes que le premier ministre McKenna du Nouveau-Brunswick et son ministre des Transports, l'honorable Seldon Lee, ou ne s'en préoccupe davantage. Ainsi, pour dire les choses simplement, c'est à l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick, et non à la Chambre des communes, qu'il faut soulever des questions au sujet du tracé d'une route au Nouveau-Brunswick.

Le premier ministre McKenna accomplit le meilleur travail possible et, bien entendu, nous ferons tout en notre pouvoir, dans le cadre de nos compétences, pour l'aider à réaliser ses objectifs tout à fait louables.