

C'est de moi que le ministre parlait.

...ne croient pas que ce soit la meilleure façon de procéder. Voilà pourquoi, une étude approfondie et détaillée est entreprise.

Il est possible qu'elle ait été entreprise et pourtant aucune voie de transport rapide n'est prévue sur ce pont. J'ai dû irriter le ministre qui est d'habitude parfaitement aimable. J'ignore ce que j'ai fait pour cela mais, d'après sa réaction, il semble qu'il pensait que je doutais de ses experts. Ce n'était pas du tout mon intention. Je cherchais simplement à savoir si, malgré ses réponses aimables, le ministre était vraiment sincère quant à l'avenir des transports urbains rapides. J'en ai conclu qu'il ne l'était pas.

Nous sommes sur le point de dépenser 21 millions de dollars en deniers publics pour ce pont sur le Fraser qui desservira principalement l'aéroport international de Vancouver de l'île Sea. Étant donné que ce pont durera peut-être 50 ans ou plus, et que la récente étude sur les transports métropolitains de Vancouver...

M. l'Orateur suppléant (M. Laniel): A l'ordre. Je regrette d'interrompre le député mais son temps de parole est expiré.

M. Rose: Monsieur l'Orateur, je soulève la question de privilège. Étant donné que le Règlement a été invoqué à plusieurs reprises avant que je ne prenne la parole, ne pourriez-vous m'accorder le temps ainsi utilisé?

M. l'Orateur suppléant (M. Laniel): A l'ordre. La présidence a tenu compte des deux minutes utilisées à cette fin après dix heures. Le député a pris la parole juste deux minutes après dix heures. Tout ce que je peux faire maintenant est de demander au secrétaire parlementaire du ministre des Transports (M. Duquet) de répondre.

M. Gérard Duquet (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, le député de Fraser Valley-Ouest (M. Rose) a soulevé la question des moyens de transport rapides et des possibilités qu'ils offrent au transport à venir à Vancouver. Je sais, pour avoir prêté l'oreille au député, qu'il a acquis d'amples connaissances sur ce vaste sujet. Je joins mes inquiétudes aux siennes, pour ce qui est de la nécessité d'assurer des moyens de transport rapides dans nos grandes villes, y compris Vancouver. C'est une chose à laquelle nous devrions songer dès maintenant et je constate avec plaisir qu'il y a une étroite collaboration dans plusieurs grandes villes.

Pour ce qui est d'un système de transport rapide en direction de l'aéroport de Vancouver, le ministre des Transports (M. Jamieson) a expliqué le 17 novembre dans sa réponse au député de Crowfoot (M. Horner), pourquoi il était impossible d'entreprendre à l'heure actuelle l'exploitation du système de transport rapide proposé pour la grande agglomération de Vancouver.

On a établi une division de la mise au point du transport urbain dans le cadre du ministère des Transports. Cette division, chargée d'un programme de recherche et de développement, est en relation constante avec les groupes du pays qui s'intéressent au transport public.

Je tiens à assurer tous les députés que l'on fait un travail considérable dans ce sens et l'on me dit que la question fait l'objet d'une étude approfondie aux trois paliers de gouvernement. J'aimerais faire part au ministre de plusieurs aspects nouveaux exposés ce soir par le député.

• (10.10 p.m.)

LE PÉTROLE—RÉVISION POSSIBLE DE LA POLITIQUE DE L'OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

[Français]

M. Roland Godin (Portneuf): Monsieur l'Orateur, le 26 novembre dernier, je posais la question suivante à l'honorable ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Étant donné que la compagnie *Catoil* de Montréal a fait savoir hier qu'elle abandonnait son projet relatif à la construction d'une raffinerie à Saint-Augustin, dans la circonscription de Portneuf, parce que l'Office national de l'énergie lui a interdit de vendre de l'essence importée à l'ouest de la vallée de l'Outaouais, l'honorable ministre peut-il dire si la politique de l'Office sera considérée de nouveau, afin qu'on y apporte les changements qui s'imposent?

Voici ce que répondait l'honorable ministre:

On ne pense pas à la modifier, parce qu'on est assuré qu'elle a été établie dans l'intérêt du Canada.

Cela m'a amené à poser la question supplémentaire suivante:

L'honorable ministre pourrait-il dire s'il sait que la barrière commerciale élevée par l'Office entre le Québec et l'Ontario est à sens unique, puisque l'Ontario peut toujours vendre de l'essence au Québec?

L'honorable ministre est alors demeuré bien assis, préférant ne pas répondre.

Monsieur l'Orateur, ayant fait connaître mon désir de débattre cette question, mon nom a paru sur la liste du mardi 1^{er} décembre. On sait que cette liste ne devient officielle qu'à 5 heures de l'après-midi, c'est-à-dire au moment où vous en faites lecture. Mais voici qu'à 4 h. 45 ce jour-là, je recevais un appel téléphonique du ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Pepin), à qui on avait demandé de répondre à la place de l'honorable ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources, qui avait dû s'absenter. Le ministre de l'Industrie et du Commerce me demandait simplement si je voulais bien avoir l'obligance de remettre le débat à une date ultérieure, car, disait-il, il ne savait pas trop quoi répondre.

Monsieur l'Orateur, si je pense que la politique de l'Office national de l'énergie nécessite une révision, c'est parce qu'avec la population du Québec, je me rends compte que le gouvernement essaie d'orienter l'industrie du raffinage et l'industrie pétrochimique vers l'Ontario, sabotant ainsi le développement d'un secteur de pointe au Québec.

Il est exact que la Cour suprême a rendu un jugement récemment, mais il est aussi exact que, devant cette Cour, comparaissent les compagnies intéressées représentées par leurs avocats qui croyaient avoir raison.

En somme, même si nous admettons que le juge est autorisé à classer une affaire, cela ne veut pas dire que son verdict est toujours juste.

Sous prétexte de protéger le pétrole de l'Ouest, dont on annonce d'ailleurs maintenant le libre accès aux États-Unis, on permet de maintenir en Ontario des prix très élevés pour l'essence, augmentant ainsi la rentabilité des opérations et attirant dans la province le maximum d'investissements dans l'industrie du raffinage.

Pour que ce jeu continue, il faut bloquer l'entrée, même de petites quantités d'essence qui, se vendant