

En réponse à ma lettre au ministre de la Voirie, l'honorable George E. Gomme, on m'informa que les routes ne constituaient pas le seul problème de l'est de l'Ontario, mais qu'il y avait aussi, si nous avions vraiment voulu le reconnaître, manque d'orientation en matière de développement économique. A son avis, si le député de Lanark-Renfrew-Carleton et moi-même étions parvenus à faire de cette région une zone désignée, c'eût été un grand pas vers la solution de nos problèmes. En d'autres termes, le ministre voulait nous renvoyer la balle. Permettez-moi de dire à l'honorable George Gomme que les députés de Lanark-Renfrew-Carleton et de Renfrew-Nord se sont acquittés de leurs responsabilités et que nous nous attendons à ce qu'il s'acquitte des siennes.

Je prononçais ce discours peu de temps après avoir réussi, à l'instar du député de Lanark-Renfrew-Carleton, au moyen d'interventions à la Chambre et d'entretiens avec les représentants des partis, à persuader nos ministres ici de la grande importance de la vallée de l'Outaouais, presque égale à celle de certaines régions des Maritimes. Cette vallée est également très étroitement reliée aux Maritimes. Nombreux sont les gens, unis par des liens de parenté, qui vont et viennent d'une région à l'autre. Nous avons réussi à persuader les ministres intéressés du besoin de politiques économiques dans cette région. Le ministre de l'Expansion économique régionale a jugé bon de désigner notre région zone spéciale pour les fins de l'expansion économique régionale. Ce programme nous a permis de récolter certains bénéfices.

Laissez-moi vous raconter cependant ce qui s'est produit depuis au sujet de la déclaration de M. Gomme voulant que l'autre problème à régler en soit un de développement économique. J'ai dit que nous avions fait notre part à cet égard. M. Gomme, en tant que ministre de la Voirie, et son successeur, le nouveau ministre des Transports et des Communications, aussi récemment que le 28 janvier 1972, avisaient le ministre de la Défense nationale qu'il n'était pas nécessaire de construire un deuxième pont sur la rivière Petawawa puisqu'ils avaient l'intention de commencer les travaux de la route 417. Peu après, ils ont annoncé que ce serait pour 1973. A l'origine, ce devait être en 1975. Je puis dire une chose: en 1869, le gouvernement canadien a acheté les terres de la Compagnie de la Baie d'Hudson dans l'Ouest pour construire un chemin de fer qui devait traverser le pays. Sans posséder les connaissances techniques de notre monde moderne, les ingénieurs canadiens de ce temps ont construit le chemin de fer du Canadien Pacifique reliant l'Est et l'Ouest du pays, et les travaux étaient terminés dès 1885. Nous avons en Ontario un ministère des Transports et des Communications tellement progressiste qu'il lui faut maintenant plusieurs années pour construire un pont d'importance prioritaire sur la rivière Petawawa.

• (1710)

A minuit, le 6 mai, le pont s'est effondré, ce même pont dont je vous avis parlé à la Chambre il y a deux ans. A ce moment-là, je me suis plaint au ministre ontarien de la Voirie et celui-ci m'a répondu d'une façon arrogante. Lorsque le pont s'est effondré, plusieurs familles ont été laissées en plan sur la rive nord, où est située la base des forces canadiennes, à Petawawa. Pour obtenir du personnel militaire afin d'aider aux autorités civiles, la demande doit provenir de la province intéressée et j'ai fait six ou sept appels téléphoniques à Queens Park, Toronto, dans le but de rejoindre un ministre provincial et je n'ai même pu obtenir une réponse du tableau de distribution téléphonique à Queens Park. J'ai même appelé à Ottawa pour tenter d'atteindre un ministre provincial. Est-ce là le genre de gouvernement progressiste que ce grand premier

[M. Hopkins.]

ministre au sourire facile de la province d'Ontario nous donne aujourd'hui?

Le dimanche 7 mai, j'ai envoyé un télex au premier ministre de l'Ontario lui demandant de déclarer l'état de crise et de prendre des mesures urgentes pour aider à régler le problème parce qu'environ 4,000 employés traversent le pont chaque jour pour se rendre au travail et en revenir. Mon message était appuyé par un télex du préfet du comté de Renfrew qui est à la tête de quelque 40 reeves du comté. Il était appuyé aussi par un télex du maire de la ville de Pembroke, un télex du maire de Deep River et un autre des reeves du township de Petawawa et du village de Petawawa où se trouve la base militaire. A venir jusqu'à aujourd'hui, 23 mai, le premier ministre de la province n'a même pas eu la politesse d'accuser réception d'un seul de ces messages émanant de représentants élus de la région. Je me soucie peu de ce que le premier ministre de la province pense de moi comme individu, mais je respecte sa fonction et je m'attends à ce qu'il respecte ce que je représente s'il ne peut me respecter personnellement. Je m'attends aussi à ce qu'il respecte les fonctions de préfet du comté de Renfrew, de maire de la ville de Pembroke et de maire de Deep River. C'est bien le moins auquel on puisse s'attendre.

C'est le même petit jeu qui recommence. Les gens commencent à demander pourquoi nous payons les forces armées canadiennes. Le pont s'est effondré à 450 pieds de la deuxième base militaire au Canada. Permettez-moi, d'abord, de signaler qu'il s'agit d'une autoroute provinciale et que, de toute façon, cela n'a rien à voir avec le ministère de la Défense nationale, qui ne peut prendre aucune initiative avant que la province de l'Ontario en ait fait la demande, car c'est elle qui doit assumer l'entière responsabilité juridique pour toute initiative prise après l'effondrement du pont. Les forces armées n'ont reçu une demande de l'Ontario que le vendredi qui a suivi l'effondrement. Les ingénieurs ont fini par aller vérifier sur les lieux vers la fin de la semaine. La province a construit les abords et la culée du pont et la province a assumé l'entière responsabilité juridique de cette action. Je tiens à féliciter le commandant de la base de Petawawa, le général Quinn, ainsi que son personnel civil et militaire, qui ont apporté leur entière collaboration, sans quoi je ne sais vraiment ce que nous aurions pu faire. Ils ont suivi les bonnes méthodes.

Hier, 150 ingénieurs des forces armées du Canada ont travaillé toute la journée à construire un pont Bailey. Ils ont commencé à 8 heures le matin et à 4 heures de l'après-midi, ils avaient construit 70 pieds de la travée longue de 260 pieds. C'est là une preuve de l'efficacité de nos militaires et de ce qu'ils peuvent faire lorsqu'on a besoin d'eux.

Des voix: Bravo!

M. Hopkins: Que je n'entende jamais dire que nos militaires ne sont pas des experts.

J'aimerais pendant le temps qui me reste parler d'un parc national interprovincial qui contribuerait pour beaucoup à unir davantage le pays. Dans la partie nord de ma circonscription, au nord de la rivière Mattawa et du côté québécois de l'Outaouais, au Témiscamingue, nous unissons nos efforts en vue de créer le premier parc national interprovincial au Canada, lequel comprendrait des zones situées des deux côtés de l'Outaouais. Nous faisons cela non seulement pour symboliser l'unité entre les deux principales provinces du Canada, mais parce que nous savons que les gens de toutes les régions urbaines du sud du Canada, de l'Ontario, du Québec et des autres provinces