

Prévisions budgétaires

Dans une telle situation il est facile pour le gouvernement albertain de tenter des pressions sur nous. Nous avons tenu des audiences publiques à propos des parcs nationaux et nous avons écouté les instances que l'on a faites. Ces gens tiennent maintenant eux-mêmes une audience à l'extérieur du parc et nous nous comporterons avec eux exactement comme nous l'avons fait—nous irons faire une présentation mais je ne crois pas qu'il soit souhaitable à ce moment-ci de mêler tout le gouvernement dans cette affaire puisque je n'ai pas juridiction sur le territoire de l'Alberta qui se trouve à l'extérieur du parc. Notre responsabilité porte sur l'intérieur du parc et nous avons l'intention de nous en acquitter.

Monsieur l'Orateur, j'espère que le député conviendra comme moi que je me fais aujourd'hui le défenseur des intérêts de l'Ouest, que je défends et protège les activités de Banff et de Jasper. Il devrait se montrer reconnaissant et admettre à la Chambre que nous avons pris la bonne décision, qu'il a été sauvé par la cloche, par le président du Conseil privé (M. MacEachen) car si nous avions échoué dans la procédure...

M. l'Orateur adjoint: A l'ordre. Je dois malheureusement interrompre le ministre, son temps de parole et le délai supplémentaire qui lui a été accordé en raison du rappel au Règlement étant expirés. Les députés savent qu'en vertu du Règlement, les ministres sont autorisés à parler pendant 30 minutes au lieu de 20, mais le secrétaire parlementaire du président du Conseil privé m'informe que lorsqu'ils doivent répondre, les ministres ne s'allouent que 20 minutes. Dans ce cas, son temps de parole est écoulé, et le ministre ne peut poursuivre que si la Chambre y consent à l'unanimité. Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.

M. Chrétien: Monsieur l'Orateur, je terminerai mon discours en invitant simplement le député à se réjouir. Aujourd'hui, en effet, nous avons été bien près de fermer Banff et Jasper. Nous pouvons maintenant pousser un soupir de soulagement et demander...

M. Clark (Rocky Mountain): C'est du chantage!

M. Chrétien: Non, ce n'est pas du chantage. Je puis fournir la liste que j'ai sous les yeux. Elle est claire et nette. Établie par le service de protection contre les incendies du gouvernement de l'Alberta, elle a toutes les raisons d'être exacte. Ce sont des entrepreneurs sous contrat et non le gouvernement qui exploitent tous les terrains de Banff et de Jasper où l'on peut camper. Si nous avions été forcés d'accepter le vote, nous aurions été contraints de les fermer tous, à l'exception seulement de celui de Tunnel Mountain. Le service de restauration aurait subi le même sort. Il dessert les 290 employés du parc au coût de \$200,000. Il en aurait été de même du Corps canadien des commissionnaires. Nous aurions été forcés de congédier ces gens et de mettre un terme aux opérations; mais le député de Rocky Mountain (M. Clark) et moi-même n'y serons pas forcés à cause de la sagesse du président du Conseil privé.

● (1720)

M. l'Orateur adjoint: A l'ordre. Je suppose que le rappel au Règlement soulevé par le député de Rocky Mountain sera débattu pour une première et, je l'espère, une dernière fois par le ministre et le député de Rocky Mountain.

M. John Harney (Scarborough-Ouest): Monsieur l'Orateur, je voudrais dire quelques mots cet après-midi sur la

[M. Chrétien.]

question à l'étude. Il s'agit d'une partie de la motion présentée par le député du Yukon (M. Nielsen) au sujet du crédit L30 du ministère des Transports qui prévoit une dépense de \$4,310,000 destinée à l'aménagement du deuxième aéroport international de Toronto situé à Pickering.

Depuis à peu près un an, cette question importante a soulevé bien des débats à l'extérieur et à l'intérieur de la Chambre. Comme nous le savons, des gens de la région de Toronto et d'ailleurs s'opposent à l'aménagement d'un aéroport à Pickering. Il y a quelque temps, quand on a annoncé qu'un deuxième aéroport international serait construit à Pickering, beaucoup avaient de bonnes raisons de penser que l'action du gouvernement était brutale; ils l'ont même qualifiée de dictatoriale. Depuis lors, le gouvernement a pris pas mal d'initiatives pas nécessairement selon les vœux de la majorité. Il n'a pas toujours agi rapidement, parfois cependant, cela fut dans la bonne voie et avec assez de rapidité. Je voudrais repasser quelques-uns des changements d'attitude que le gouvernement a adoptés à la suite de fortes pressions.

Beaucoup des opposants à l'aéroport ont deux objectifs. Ils demandent, avec raison, de revoir entièrement la décision d'aménager l'aéroport. Ils ont des raisons de croire que la décision d'aménager un deuxième aéroport international près de Toronto a été prise à la hâte. Beaucoup estiment qu'étant donné que le ministère des Transports s'est rendu compte il y a plusieurs années que la demande de services aériens s'accroîtrait dans la région de Toronto et qu'étant donné que le ministre des Transports de l'époque s'était engagé auprès des habitants de Malton de ne pas étendre l'aéroport existant, le ministère et le ministre ont probablement réagi d'une façon normale et se sont dit: «Il nous faut d'autres services aériens; nous avons l'habitude de construire de grands aéroports; nous allons en construire un autre dans la région de Toronto». En outre, on s'était sans doute rendu compte que l'entreprise était politiquement rentable.

Ce n'est que tout dernièrement que les citoyens du Canada ont commencé à s'opposer à des grands projets d'immobilisations entrepris dans leurs localités. Par le passé, on s'attendait que les gens accueillent avec plaisir les dépenses du gouvernement. Mais les choses ont changé, monsieur l'Orateur; elles ont sûrement changé dans la région de Toronto. Il y a quelques années, l'opposition à la construction d'une voie rapide dans la région de Toronto a porté ses fruits et on a arrêté la construction de cette autoroute. C'était certainement la première fois que cela arrivait à Toronto et au Canada, peut-être même dans toute l'Amérique du Nord. Les gens de Toronto ont dit: «Le genre de développement que vous proposez et qui d'après vous, est avantageux pour nous, ne le sera pas et nous n'en voulons pas». La même ligne de pensée anime l'opposition à la construction de l'aéroport de Pickering. Le gouvernement doit avoir été surpris de constater que de nombreuses personnes, non seulement celles qui habitent les environs immédiats mais beaucoup d'autres de l'extérieur, s'opposaient à la construction de l'aéroport. Les gens de la région ont dit: «Non, nous ne voulons pas de cette sorte de dépense dans notre ville. Nous ne voulons pas de ce genre de construction. Nous ne voulons pas que l'on bouleverse ainsi notre mode de vie. Nous voulons que les deniers publics soient utilisés d'une autre manière.»

À la suite d'un débat assez long, comme je l'ai déjà dit, le gouvernement a bougé. Il a légèrement modifié son attitude. Il a accepté que l'on crée une commission d'examen. Finalement, on nous a dit l'autre jour quel sera le mandat de cette commission. Il est incontestable que ce mandat,