

### L'ajournement

n'accepte pas le même principe que le ministre actuel qui veut faire payer l'utilisateur et un ministre qui puisse traiter Terre-Neuve avec justice dans ce domaine.

Selon la politique actuelle des transports, on voudrait cesser de subventionner le service de traversiers à Terre-Neuve; on ne veut pas assurer un service de recherches et de sauvetage approprié; on veut refuser tout service de brise-glace, et on veut continuer le retrait de CN Marine et du service ferroviaire du CN et ne donner qu'un service de traversier de qualité intérieure sur le principal parcours vers Argentinia.

Le ministre des Transports passera à l'histoire comme le ministre des Transports fédéral le moins sympathique, le moins utile, le plus rustre et le plus balourd que l'on ait jamais vu. Les mesures qu'il prend à Terre-Neuve sont pour le moins barbares. Je demande maintenant au gouvernement de modifier cette décision unilatérale qu'il a prise de ne financer que 50 p. 100 du coût. Nous parlons de 250 millions de dollars répartis sur dix ans, pas de 250 millions à dépenser cette année, l'année prochaine et la suivante. Il en coûtera 250 millions de dollars sur dix ans, et le gouvernement fédéral offre maintenant d'assumer 125 millions de dollars s'ils optent pour toute la période de dix ans. C'est un accord de trois ans seulement. Ce devrait être une affaire de 75 p. 100 au moins.

Si vous regardez le mémoire que l'Association des syndicats de cheminots canadiens a présenté au gouvernement du Canada le 20 mars de cette année, vous verrez ce qui est arrivé à Terre-Neuve. Il dit:

En somme, le service-voyageurs dans l'île de Terre-Neuve, est inefficace, le service-marchandises l'est aussi, la route trans-canadienne se détériore rapidement et le réseau ferroviaire est exploité par une société de la Couronne impuissante, le Canadien National, la politique fédérale des transports est basée sur la «rentabilité commerciale» et le «principe du paiement par l'utilisateur.»

Tel est le bilan actuel à Terre-Neuve. Comment y remédier? Si le gouvernement d'en face ne veut pas s'en charger, alors le gouvernement suivant, qui sera d'une affiliation politique différente—c'est du moins ce que nous espérons—sera obligé de le faire. Il accordera à la province de Terre-Neuve de meilleures conditions financières pour construire à travers l'île une route trans-canadienne raisonnable et s'assurer que les chemins de fer à Terre-Neuve continuent de marcher de façon plus efficace et à un tarif-marchandises plus raisonnable pour qu'une grande partie de ces marchandises à Terre-Neuve soient transportées, comme elles devraient l'être, par chemin de fer et non par route.

● (2227)

J'exhorte donc le ministre des Transports à profiter de son dernier mois à son poste pour cesser de traiter Terre-Neuve de façon aussi injuste et pour lui donner ce qu'elle mérite.

[Français]

**M. Charles Lapointe (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Monsieur l'Orateur, je ne vois vraiment pas

où veut en venir l'honorable député avec ses pitreries et l'inflation verbale qu'il manifeste lorsqu'il parle du ministre des Transports et même du très honorable premier ministre qui ont consacré toutes leurs énergies à harmoniser la politique aussi bien des ministères de l'Expansion économique régionale, des Transports et d'autres ministères en consultation avec les provinces pour fournir aux provinces Maritimes un meilleur réseau de routes possibles pour le meilleur service de la population de ces provinces.

Monsieur le président, tout d'abord, je suis heureux de confirmer que le mardi 18 avril le ministre des Transports du Canada et le ministre des Transports et des Communications de Terre-Neuve ont signé un accord officiel relativement à un programme triennal d'amélioration des routes de Terre-Neuve. Ce programme nécessitera des dépenses atteignant 60 millions de dollars. Cet accord clôt d'heureuses négociations avec les quatre provinces de l'Atlantique et le programme d'amélioration des grandes routes peut débuter immédiatement.

Comme le sait le député de l'opposition, en mai 1977, le gouvernement fédéral a accepté de verser jusqu'à 125 millions de dollars au cours des trois années suivantes afin d'améliorer les services des transports des Maritimes, et une large part de ces fonds, soit 100 millions de dollars, sont affectés au programme de renforcement de routes principales, programme à frais partagés également entre les provinces et le gouvernement du Canada.

[Traduction]

Au cours des trois prochaines années, à Terre-Neuve, on entreprendra notamment la construction de voies supplémentaires à certains endroits entre Saint-Jean et la route 70; le renforcement et l'aménagement des voies entre les routes 201 et 210, entre Port Blandford et le parc Terra Nova et entre le parc et la route 320, ainsi qu'entre Georges Lake et Crabbe's River et enfin entre Bishop's Falls et Grand Falls. En outre, l'entente prévoit la normalisation des poids aux essieux et des poids bruts permis pour les camions qui utilisent les routes principales.

Pour terminer, je souligne que le gouvernement attend impatiemment les recommandations de la Commission Sullivan qui est en train d'étudier la situation des transports à Terre-Neuve. Bien entendu, l'entente signée récemment ne touchera aucune des recommandations formulées par la commission.

**M. Crosbie:** Je veux parler de la route transcanadienne et non pas de l'entente du MEER.

**M. l'Orateur adjoint:** La motion d'ajournement étant adoptée d'office, la Chambre s'ajourne à 2 heures demain.

(La motion est adoptée et la séance est levée à 10 h 29.)