

Politiques des transports

Le ministre a parlé du bill C-33. Sauf erreur, il a été présenté le 1^{er} mars, et le ministre n'était pas là pour le présenter. Le ministre n'a pas encore participé au débat sur le bill. Il a été étudié deux ou trois jours à la Chambre, pour ne plus reparaître.

M. Lang: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Il est vrai que je ne pouvais faire autrement que de m'absenter quand le bill a été présenté, et j'ai été reconnaissant au ministre suppléant de prononcer le discours que j'aurais fait si j'avais été ici. Toutefois, je crois qu'il est très injuste que le député laisse entendre que j'ai fait exprès de ne pas prendre la parole depuis, car le Règlement de la Chambre m'interdit, à titre de motionnaire, d'intervenir avant que tous les autres orateurs qui veulent participer au débat l'aient fait, et il est clair—tout indique qu'il y a bien des députés d'en face prêts à s'opposer systématiquement à ce bill important—que ce ne sera pas pour tout de suite.

M. McCain: Le bill est disparu de la circulation le 7 mars, et le gouvernement n'a pas jugé bon de le faire réapparaître depuis. Il est tout à fait injuste de reprocher à l'opposition d'avoir soustrait le bill à l'examen du public, mais le public veut savoir ce qui s'est produit. L'étude du bill gêne celle du budget, des crédits supplémentaires et d'autres travaux de la Chambre que le gouvernement juge prioritaires. Comme le montrent les travaux de la Chambre cette semaine, le gouvernement ignore quelles mesures présenter et quand les présenter. Il aurait pu mettre le bill C-33 en délibération des douzaines de fois.

Je voudrais avoir le temps de parler de tous les aspects de la question, mais il y a une chose en particulier sur laquelle il faut faire toute la lumière. A cause de déclarations faites, sinon par le ministre, du moins par son ministère, la Chambre a été portée à croire que les premiers ministres de la région de l'Atlantique et le ministère des Transports avaient conclu une entente selon laquelle la région recevrait 125 millions de dollars au lieu de certains services-voyageurs. Lors des audiences de la CCT à Fredericton, le premier ministre Richard Hatfield du Nouveau-Brunswick a déclaré que les quatre provinces de l'Atlantique n'avaient pas conclu d'accord avec le ministre des Transports (M. Lang) afin d'obtenir 125 millions de dollars pour des améliorations aux routes et aux aéroports au lieu de l'aide apportée par le gouvernement fédéral aux services ferroviaires.

Ce matin, le premier ministre Campbell a déclaré qu'aucun accord n'avait été conclu entre les quatre premiers ministres des provinces de l'Atlantique et le ministre des Transports. Il a dit que l'offre du ministère n'était pas suffisante. Il a aussi déclaré que le premier ministre Moores lui donnait raison et qu'ils voulaient obtenir davantage. Le premier ministre Campbell a aussi déclaré ce matin: «Nous nous rencontrons tous les 15 jours sans aucun résultat.» Les négociations dans la région de l'Atlantique auxquelles le ministre a fait allusion sont à peine plus avancées qu'au début parce que le gouvernement du Canada, par l'entremise des ministres des Transports successifs, a décidé de faire sentir sa force aux petites régions du Canada et qu'il leur a imposé des restrictions, des règlements et des privations tout à fait inutiles.

[M. McCain.]

Examinons la subvention de 125 millions de dollars pour les aéroports et les routes. Le budget du Nouveau-Brunswick pour la construction de routes en 1976-1977 était de 123 millions de dollars. On prévoit qu'il sera de 145.2 millions en 1977-1978. Sur une période de 3 ans, la province du Nouveau-Brunswick pourrait donc recevoir, si elle a de la chance, 5.5 p. 100 de son budget pour les routes, grâce à la somme de 125 millions offerte par le gouvernement du Canada.

Tout cela se fait au nom de l'austérité, mais en dépit des avis contraires et malgré l'austérité qui était de rigueur, on a construit Mirabel. Bien que l'austérité soit également de rigueur durant l'exercice financier en cours, on construit un gratte-ciel de 200 millions de dollars à Montréal. Je suppose que c'était pour assurer l'élection du député de Verdun que l'on a ajouté à ces dépenses quelques autres projets à Montréal. Le cas échéant, l'austérité constitue une excuse, et les crédits une arme politique pour acheter le public quand cela arrange le gouvernement. Le ministre ne devrait donc plus nous parler d'austérité et il ne devrait pas nous dire que l'austérité entrave l'action du ministère des Transports de quelque façon.

Pendant que nous étions dans la région atlantique, nous avons reçu des plaintes au sujet des ports, ceux qui relèvent du Conseil des ports nationaux et des autres également. On s'est également plaint du tarif marchandises de la région atlantique par rapport à ceux qui existent en Colombie-Britannique. Dans cette province, le transport du bois par chemin de fer coûte 60 p. 100 moins cher qu'au Nouveau-Brunswick. On nous a dit que, si une situation d'urgence survenait à Bathurst, il nous faudrait nous rendre en voiture à Montréal ou à Toronto ou louer un avion privé, parce que les services de transport ordinaires ne prévoyaient aucune urgence.

On s'est plaint du fait que le transport des marchandises par avion laissait à désirer, qu'on manque d'espace, et que lorsque les colis arrivent au Nouveau-Brunswick, on les transporte par camion de Moncton à Saint-Jean et à l'aéroport, où on peut les réclamer deux jours plus tard, avec un peu de chance. Comme l'a signalé le député de Villeneuve, le ministre ne s'attaque pas au cœur du problème. Il ne comprend pas ce qui se passe.

Il n'y a qu'une solution au problème de services portuaires convenables au Canada, afin que les transports puissent favoriser le développement, et cette solution, c'est la qualité des services. Il faudrait dépenser 100 à 150 millions de dollars en travaux portuaires dans la région atlantique. Les chemins de fer dans la région atlantique ont besoin d'améliorations, comme partout ailleurs au Canada. Le parti conservateur est d'avis que les transports sont un instrument d'expansion, et les excuses qu'on nous donne ne nous satisfont pas.

L'Orateur suppléant (M. Turner): A l'ordre, je vous prie.

M. Whiteway: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Au début de l'après-midi, pendant mon discours, le député de York-Est (M. Collenette) a contesté certaines de mes observations au sujet de remarques faites à la séance du comité des transports, le mardi 3 mai, à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Je lui ai promis, ce que je fais maintenant à l'occasion d'un rappel au Règlement, de citer un extrait des délibérations de cette séance.