

antidumping que le Parlement a adoptée. A la lumière des instances reçues, le gouvernement a jugé bon, en l'occurrence, d'accorder une remise limitée, afin de permettre à l'industrie régionale de fabrication de s'adapter.

Il y a lieu cependant de bien reconnaître que la grande question, au fond, est de savoir si le Canada devrait laisser ses propres industries subir les conséquences des pratiques commerciales injustes de certains pays. Ainsi qu'il l'a toujours fait, le gouvernement entend assurer par tous les moyens un milieu dans lequel les industries nationales puissent affronter à l'avenir des pratiques commerciales qui soient justes. A l'heure actuelle, les aciéries du monde entier éprouvent des difficultés. Elles continueront vraisemblablement d'en éprouver tant qu'il n'y aura pas eu reprise de l'activité économique. D'autres gouvernements ont pris des mesures spéciales pour prévenir le déversement abusif de l'acier étranger sur leurs propres marchés. Le ministère du Revenu national s'emploie lui-même activement à prévenir un déversement massif d'acier étranger susceptible de perturber le marché canadien.

Il y a lieu de retenir . . .

M. l'Orateur adjoint: A l'ordre, je vous prie. Je dois interrompre le député, car son temps de parole est expiré.

L'EXPANSION ÉCONOMIQUE RÉGIONALE—LE PARTAGE DU COÛT DE L'AUTOROUTE TRANSCANADIENNE

M. John C. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Monsieur l'Orateur, le 3 avril, j'ai posé une question au premier ministre au sujet de la participation gouvernementale aux frais de reconstruction et de remise en état de la route transcanadienne à Terre-Neuve. Je lui ai demandé si le gouvernement fédéral était prêt à assumer 75 p. 100 du coût, comme le lui demandait le gouvernement provincial. Au départ, la province demandait 90 p. 100 et était prête à assumer les 10 p. 100 qui restaient. Le premier ministre m'a répondu qu'il allait poser la question au ministre de l'Expansion économique régionale. A son avis, cela relevait du MEER. Cela montre bien, monsieur l'Orateur, à quel point le premier ministre est mal au courant de ce qui se passe dans son gouvernement.

Des négociations sont en cours entre le ministère fédéral des Transports et le ministère des Transports de Terre-Neuve, depuis au moins mai 1973, au sujet de ces arrangements. Le premier ministre gouverne dans le noir. Il n'est pas au courant de ce qui se passe. Il se débat dans le brouillard. Il est si hésitant pour les élections, ou si perdu dans des histoires de favoritisme, qu'il ne sait plus ce qui se passe dans son gouvernement.

Monsieur l'Orateur, l'autoroute trans-canadienne a été terminée en 1965 et tous se souviennent du slogan: «Nous terminerons la route en '65 grâce à M. Pearson». C'est à ce moment-là que le gouvernement fédéral s'est engagé à payer 90 p. 100 du coût de construction de l'autoroute trans-canadienne à Terre-Neuve, mais l'autoroute a été construite selon des normes inférieures à celles qu'on a respectées dans la construction des tronçons situés sur le continent. Ces normes étaient inférieures et, depuis ce temps-là, monsieur l'Orateur, la négligence du gouvernement fédéral à l'égard de ses obligations relatives aux chemins de fer de Terre-Neuve et celle du CN à l'égard des besoins de cette province au chapitre du transport ferroviaire, combinées à la mauvaise administration des chemins de fer de la province, sont à l'origine du fait que la

L'ajournement

majeure partie des marchandises est maintenant transportée par camion plutôt que par train dans la province.

Les chiffres sont estomaquants. En 1971, on a débarqué à Port-aux-Basques 2,500 camions-remorques devant desservir l'île. En 1976, il y en avait 28,000, ce qui représente une augmentation énorme du trafic. En 1970, les chemins de fer ont transporté 385,000 tonnes de marchandises. En 1976, soit six ans plus tard, ils n'en transportaient que 397,000, ce qui représente une augmentation de 3 p. 100 seulement du volume. Par contre, tandis qu'en 1970, 3,292 camions-remorques étaient en service à Terre-Neuve, il y en avait 17,247 en 1976, ce qui représente une augmentation de 424 p. 100. En 1976, à peu près 90 p. 100 de tout le transport des marchandises s'est fait par camion à Terre-Neuve.

● (2222)

En outre, le gouvernement fédéral et le CN, de connivence avec M. Smallwood, alors premier ministre de Terre-Neuve, ont décidé de supprimer le service de trains-voyageurs dans cette province, si bien que, depuis 1968, seul un service d'autobus assure le transport de voyageurs à Terre-Neuve. C'est ce qui explique l'accroissement énorme du trafic sur la transcanadienne déjà médiocre.

La route est en train de se détériorer complètement. Quiconque l'emprunte en camion vous le dira, comme l'a fait d'ailleurs le Board of Trade de Saint-Jean il y a quelques mois: l'autoroute est en si mauvais état que les frais de réparation du matériel de transport ont monté en flèche et les camions de transport sont endommagés. On a ajouté ceci:

Les réclamations des entreprises auprès des camionneurs ont doublé parce que les marchandises transportées dans la province «se font littéralement fracasser».

Et bien sûr, c'est le consommateur qui paie la note. C'est ce qui se produit dans une province économiquement faible comme Terre-Neuve. Le gouvernement fédéral y laisse le CN déverser toutes les marchandises sur l'autoroute modeste et étroite de la transcanadienne, et nous reconnaissons tous que Terre-Neuve présente un cas spécial, comme on l'a d'ailleurs déclaré la Commission royale d'enquête MacPherson en 1962 dans les termes suivants:

La situation qui existe à Terre-Neuve constitue un cas distinct du reste du Canada.

On ne saurait être plus clair. On constate que la province n'est pas en mesure de s'offrir un réseau routier et que le gouvernement devrait aider le gouvernement provincial à aménager les autres routes en plus de la transcanadienne. Au cours des dix prochaines années, pour refaire, renforcer et améliorer la route transcanadienne à Terre-Neuve, il faudrait que le rapport du partage soit de 90-10. La province ne peut verser la moitié des 250 millions nécessaires.

Le ministre du Transport (M. Lang), bien connu pour ses tactiques de terroriste teutonique en matière de transport, télégraphia aux quatre premiers ministres de l'Atlantique en juin dernier, leurs disant que le partage serait de 50-50 et que s'ils n'acceptaient pas cette proposition, le gouvernement fédéral consacrerait l'argent à d'autres fins. Ils ont tous cédé à cet ultimatum, Terre-Neuve ayant été la dernière province à s'exécuter, le 29 mars dernier. La province a fini par accepter cette offre dérisoire et insuffisante. Ainsi donc, au lieu d'avoir une route finie en 1965, grâce à M. Pearson, voici ce que vous réserve maintenant la route de Terre-Neuve: vous serez secoués par des cahots tant que vous ne vous débarasserez pas d'Otto Lang. Il nous faut un ministre des Transports qui