

Ajournement

dollars par année. Au lieu de cela, votre ministre des Transports est en train de nous les enlever complètement.

Il y a deux jours, j'ai visité l'endroit en compagnie d'une résidente d'Ocean Falls et elle m'a dit qu'elle avait attendu deux jours pour prendre l'avion parce que les appareils étaient toujours immobilisés au sol. Depuis Noël, le *Lumba Lumba*, ce bateau qui devait assurer un si bon service, s'est rendu quatre fois à Ocean Falls, deux fois en pleine nuit alors que les résidents de l'endroit ne savaient même pas qu'il était là.

Le 4 mars, il y a à peine deux semaines, j'ai posé une question au ministre des Transports. Je lui ai demandé, au sujet de sa récente visite à Victoria, si le gouvernement financerait maintenant à 50 p. 100 le service des traversiers en Colombie-Britannique. Encore une fois le ministre ayant répondu de façon peu satisfaisante, je lui ai posé la question supplémentaire que voici:

Comme les nouveaux accords d'expédition pour la côte ouest datent maintenant de trois mois et qu'il s'agit d'un pis-aller, devons-nous supposer qu'il s'agira d'un accord permanent ou va-t-on nous annoncer un nouvel accord?

Voici maintenant le journal *Province* de Vancouver. Aujourd'hui, à ce que l'on dit, on fait une autre déclaration que j'aimerais verser au compte rendu. Voici:

Le ministre des Transports, Otto Lang, a promis en décembre d'enquêter sur la question et, au début de cette semaine, quatre districts régionaux lui ont fait parvenir un télégramme lui rappelant que l'enquête leur avait été promise depuis longtemps, et qu'il fallait l'entreprendre immédiatement. Bien qu'elle ne connaisse pas spécialement la question, Campagnolo a répondu: «D'après ce que je sais, on entendra les témoignages, mais si la compétence du gouvernement fédéral est transférée à la province, on peut difficilement prédire ce qui se passera.»

Aux dernières nouvelles qui m'ont été communiquées à l'instant par le député de Capilano (M. Huntington), RivTow recevra des subventions. C'est précisément le système qui ne devait pas nécessiter de subventions. Les agglomérations le long du littoral de la Colombie-Britannique n'ont reçu jusqu'ici du ministre des Transports, que promesses et atermoiements. Selon un article paru dans le *Province* de Vancouver un autre atermoiement est en vue.

Il doit y avoir une enquête. Nous savons bien que c'est la meilleure manière de retarder encore les choses. C'est encore une ruse du gouvernement. Je suis désolé pour le député de Coast Chilcotin (M. Pearsall), car il s'est démené pour ces gens, et le ministre des Transports et le ministre d'État à la santé et au sport amateur ont abusé de sa bonne foi. Il est temps que les populations côtières obtiennent une réponse . . .

L'Orateur suppléant (M. Turner): A l'ordre, s'il vous plaît. J'ai le regret d'informer le député que son temps de parole est expiré.

M. Marcel Roy (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je suis toujours étonné par le spectacle que nous offre le député en fin de soirée, tout comme je suis étonné par les instances qu'a présentées le ministre d'État à la santé et au sport amateur (M^{me} Campagnolo) à ce sujet.

Le député de Surrey-White Rock (M. Friesen) soutient qu'il y a des différences entre les subventions destinées aux services de traversiers de la côte est et de la côte ouest. Cette opinion semble se fonder sur une simple comparaison des montants de ces subventions et ne pas tenir compte du but fondamental de ce programme de subventions, qui est de supprimer le côté injuste des disparités régionales et non pas d'établir une sorte d'équilibre mathématique. Les subventions qu'accorde le

ministère des Transports ne sont pas versées selon un système de pourcentage; elles sont calculées d'après les besoins estimés des régions. Dans ces conditions la totalité des subventions pourraient fort bien aller à une seule région, sans qu'on puisse pour autant parler d'injustice.

Si l'on compare la côte est et la côte ouest, l'importance de l'aide aux transports dont ces régions ont besoin, quelle que soit la forme de cette aide, dépend évidemment de leur géographie et de leur climat. Sur la côte est, les principaux services de transbordeurs servent de lien entre les provinces de l'Atlantique. Par contre, les services de cabotage de la Colombie-Britannique, y compris les transbordeurs, constituent une partie intégrante du réseau provincial des communications et jouent en grande partie le rôle d'autoroutes interprovinciales.

Bien sûr, l'échelle des subventions sur la côte est est essentiellement fonction des engagements qu'a pris le Canada dans la constitution lors de l'entrée de l'Île du Prince-Édouard et de Terre-Neuve dans la Confédération. Il est impossible d'éviter les obligations prévues dans la constitution, bien qu'il se puisse que les niveaux actuels de dépenses soient beaucoup plus élevés qu'il n'était prévu à l'origine. La nature même de la région et la population dispersée entraînent inévitablement de lourdes dépenses que peut difficilement assumer ce qui est relativement une des plus pauvres régions du Canada, même sans modifier la constitution.

La situation est tout à fait différente en Colombie-Britannique. Cette province prospère jouit d'un système de transport bien établi que des subventions de l'extérieur gênent plus qu'autre chose. En effet, les services de cabotage en Colombie-Britannique peuvent être assurés efficacement en grande partie grâce à des méthodes commerciales ordinaires.

La constitution ne prévoit aucun engagement fédéral envers la Colombie-Britannique du fait que cette province n'accordait pas à ses services de transports maritimes la même priorité que ne le faisaient les provinces insulaires de l'Est.

En tenant compte des obligations constitutionnelles du Canada, le gouvernement a cherché à établir une politique d'aide aux transports maritimes . . .

L'Orateur suppléant (M. Turner): A l'ordre, s'il vous plaît. Je regrette de devoir informer le secrétaire parlementaire que son temps de parole est écoulé.

LA MAIN-D'ŒUVRE—LE PROGRAMME «CANADA AU TRAVAIL»—
LA DISTINCTION ENTRE INDIENS INSCRITS VIVANT DANS LES
RÉSERVES OU AILLEURS

M. Cecil Smith (Churchill): Monsieur l'Orateur, je prends la parole ce soir lors du débat d'ajournement suite à une question que j'ai posée au ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration (M. Cullen), consignée à la page 2777 du hansard ainsi qu'à la question du député de Lambton-Kent (M. Holmes), reprise à la page 3521 du hansard. Ma question découle aussi d'un discours que j'ai prononcé sur l'emploi et l'immigration, et qui figure à la page 3505 du hansard.

Je veux me reporter plus précisément ce soir au programme «Canada au Travail» et expliquer ce qui s'est passé exactement en très peu de temps. La lettre m'avisant du programme Canada au Travail était datée du 20 décembre. Je n'ai eu aucune autre communication à ce sujet avant de recevoir une lettre le 20 janvier. On m'y apprenait que la circonscription de Churchill était dans la catégorie au taux de chômage de 20 p. 100. Disons donc que le taux de chômage dans la région est de