

J'ai demandé au gouvernement de songer au précédent qu'il établissait quand il a fait en sorte que l'on puisse passer outre aux instances des provinces et agir unilatéralement. Cette situation prend un caractère d'évidence qui crève les yeux quand huit gouvernements provinciaux poursuivent le gouvernement fédéral devant les tribunaux, sans que ce dernier modifie le moins du monde sa ligne de conduite. Cela crée un précédent très dangereux, un précédent qui peut avoir des suites très fâcheuses pour le gouvernement de notre pays dans l'avenir.

Je voudrais consacrer le temps qui me reste aux préoccupations qui sont les nôtres au sujet de l'ouest du Canada. Nombre d'entre nous, Canadiens de l'Ouest, n'arrivent pas à comprendre pourquoi la constitution est subitement devenue si prioritaire. Je crois que la plupart d'entre nous, même si elle n'est pas parfaite à 100 p. 100, reconnaissent que c'est un document qui a extrêmement bien servi la région du pays d'où je viens. Le Manitoba est entré dans la Confédération en 1870, puis la Colombie-Britannique. L'Alberta et la Saskatchewan célébraient, l'année dernière, le 75^e anniversaire de leur entrée dans la Confédération.

En dépit de nos nombreuses appréhensions, on nous a traités comme si nous faisons partie de ce pays. Nous admettons, je pense, que la constitution n'a pas été une mauvaise entreprise, mais je regrette qu'on ait imposé un délai impératif et aussi court.

Dans l'Ouest, nous nous préoccupons moins de la constitution que du fonctionnement des institutions gouvernementales et de la façon dont elles voient à nos intérêts. Je peux citer de nombreux exemples. On pourrait parler des transports toute la soirée; on pourrait parler de la politique tarifaire et des conséquences qu'elle a pour l'Ouest, non seulement sur le plan des coûts quand nous achetons, mais au niveau de la création d'industries manufacturières; on pourrait parler du fonctionnement des comités du gouvernement, des conseils et des tribunaux.

La Commission mixte internationale qui a été créée pour étudier certains problèmes frontaliers que nous avons à l'occasion avec les États-Unis en est un bon exemple. Cette commission est composée d'Américains et de Canadiens. La frontière de l'ouest du Canada avec les États-Unis mesure à peu près la moitié de la longueur totale de notre frontière avec ce pays; elle va de la limite occidentale de l'Ontario jusqu'à l'océan Pacifique. Pourtant, aucun représentant de l'Ouest n'a jamais participé aux travaux de la Commission mixte internationale. Le projet Garrison dans le Dakota du Nord va avoir des répercussions néfastes sur le Manitoba et la pêche sur la côte ouest nous pose des problèmes. Pourtant, l'Ouest n'a jamais eu de représentant à la Commission mixte internationale.

La Commission canadienne des transports est un organisme de réglementation qui s'occupe de nombreux dossiers du ministère des Transports. Il est centralisé ici à Ottawa et a depuis longtemps un bureau régional à Winnipeg. Or, ce bureau n'a jamais servi à grand-chose si ce n'est d'être une sorte de centrale de renseignements. Il y a environ deux ans, le gouvernement a ouvert un bureau de la Commission canadienne des transports pour l'Ouest à Saskatoon; mais jusqu'ici, il ne lui a pas encore conféré les pouvoirs nécessaires pour régler les problèmes de transports qui existent dans cette partie de notre

La constitution

pays. C'est au point que cette succursale de la Commission des transports—organisme très important s'il en est—n'a même pas pu être logée dans des locaux convenables, en dépit du fait qu'il existe de nombreux locaux libres à Saskatoon. On ne lui a accordé ni l'autorité ni la responsabilité de planifier bon nombre des dépenses du gouvernement fédéral découlant de la politique du transport ferroviaire en vigueur au pays.

Je trouve cela extrêmement regrettable en ce sens que nous sommes dotés d'un organisme fédéral qui, de par son emplacement, pourrait être à l'écoute des préoccupations de l'ouest du Canada et qui, pourtant, à cause de l'attitude du gouvernement central, n'en a pas les pouvoirs. Cette situation cause des problèmes d'aliénation pour les Canadiens de l'ouest qui sont mécontents d'une part du fait que l'organe de décision ne soit pas situé dans l'ouest du Canada et d'autre part de l'inefficacité qui en résulte sur le plan administratif, puisque la Commission n'a pas les pouvoirs quelle devrait avoir à Saskatoon. Je pense que la Commission serait mieux à même de porter un jugement sur les problèmes de transport actuels si elle était logée dans une région où l'on voit les résultats concrets de la politique de transports au lieu de devoir attendre des directives d'Ottawa.

● (1810)

Pour nous qui sommes originaires de l'ouest du Canada, le transport est une question très importante. Sur le plan géographique notre pays est très vaste et la politique des transports est l'un des maillons les plus importants de l'unité canadienne. Cela est particulièrement vrai dans l'ouest du Canada où les distances sont très grandes par rapport à d'autres régions du pays. Dernièrement, on a accordé à la société aérienne PWA l'autorisation d'inaugurer le trajet Calgary-Brandon-Toronto. Pour que Brandon puisse être desservie par des avions à réaction, il a fallu que l'ancien ministre des Transports, l'honorable représentant de Vegreville (M. Mazankowski) modifie sa politique des transports et en outre, qu'il soumette une demande à la Commission canadienne des transports. L'annonce de ce changement de politique a été faite en novembre 1979. Il a fallu plus d'un an pour attribuer cette nouvelle ligne aérienne à PWA, en dépit du fait que cette société était la seule intéressée et qu'elle n'exigeait aucune subvention.

Si nous avions une politique de transport véritablement axée sur les besoins de l'ouest du Canada—et aussi de l'ensemble du Canada—je crois que cette route aérienne aurait été octroyée beaucoup plus tôt.

Je me suis quelque peu inquiété en voyant la composition de la commission qui a entendu la demande présentée à Brandon en octobre dernier par la PWA. J'aurais cru que sur les trois commissaires, deux proviendraient de Saskatoon, mais on m'a dit qu'on ne voulait pas que deux commissaires viennent de l'ouest du Canada parce que cela pourrait influencer la décision de la commission en faveur de l'ouest. C'est une chose bien terrible à entendre. Je ne vois pas comment trois commissaires provenant de l'est du Canada ayant à décider d'une question intéressant l'est, ne pourrait pas entretenir des préjugés favorables à l'est. Je devrais plutôt dire le Canada central pour ménager mes collègues des Maritimes. Je ne comprends pas comment nous puissions avoir recours à une double norme dans le choix des commissaires chargés de prendre des décisions relativement à l'application de la politique de transport dans différentes régions du Canada. J'estime que le gouverne-