

A la lumière de ces prédictions, la région atlantique fait face à un certain nombre de choix. Nous pouvons accepter la tendance comme inévitable. Dans ce cas, nous perdrons encore plus de nos jeunes talents locaux. On estime, par exemple, qu'au moins la moitié des étudiants de l'Université Memorial de Terre-Neuve quitteront cette province peu de temps après la fin de leurs études. L'avenir n'est peut-être pas aussi sombre dans le cas des Maritimes, mais je sais que la même tendance s'y manifeste. Si nous devons renverser le courant de cet exode, il est évident que nous devons trouver des façons d'assurer davantage d'emplois plus rémunérateurs dans la région atlantique. Je ne prétends pas que de meilleures perspectives d'emplois soient en elles seules la solution, mais, sans elles, tout le reste est inutile.

D'où, alors, doivent venir ces autres emplois et comment pouvons-nous améliorer l'ensemble de la population active actuelle de façon que les gens ne soient pas attirés par de meilleures occasions dans d'autres régions du Canada ou ailleurs? Et quel rôle le transport peut-il jouer dans ces questions? La réponse la plus logique est que nous devons tirer le maximum des avantages naturels que nous possédons. Il y a des preuves encourageantes que les organismes tant publics que privés obtiennent de plus en plus de succès dans ce domaine.

Le complexe industriel qui s'étend maintenant autour de la région du détroit de Canso en est un exemple. L'aménagement des chutes Churchill en est un autre, bien qu'il soit de nature différente. Je crois que les efforts des dernières années en vue de rationaliser et de stabiliser l'industrie de la pêche seront couronnés de succès et bénéfiques. D'autres ressources naturelles y sont également pour beaucoup, les mines jouant un rôle de plus en plus grand, tout particulièrement au Nouveau-Brunswick et au Labrador. L'aménagement de ports prometteurs pour la manutention des conteneurs à Halifax et à Saint-Jean, de raffineries à Terre-Neuve et en d'autres endroits de la région atlantique sont d'autres exemples de l'exploitation efficace d'un atout naturel que confère aux provinces atlantiques leur emplacement géographique. Ces faits, comme d'autres, prouvent que nous avons bien plus de chances de faire progresser notre économie en cherchant à tirer le meilleur parti possible des occasions qui se trouvent à portée de la main, en appliquant, quand la chose est possible, le principe de la valeur ajoutée et, bien entendu, en profitant des industries des services qui suivront, accompagnées habituellement de perspectives de nombreux emplois.

J'ai déjà dit que la plupart des industries hésitent, aujourd'hui, à agir isolées. On trouve, bien entendu, des exceptions: les entreprises qui dépendent de certaines ressources naturelles ou auxquelles la région atlantique peut offrir des avantages spéciaux. Il est manifeste, cependant, que même dans ces cas-là elles préfèrent les centres relativement importants ou, tout au moins, un accès facile aux services, aux commodités et aux attraits sociaux offerts par les collectivités plus considérables. Voilà pourquoi le ministère de l'Expansion économique régionale a choisi de promouvoir le concept de l'expansion des centres.

Les dirigeants, privés et publics, des quatre provinces de l'Atlantique ont dit qu'ils étaient d'accord avec ce principe, bien que, comme moi, ils se rendent compte de la nécessité de l'appliquer avec beaucoup de précaution et en respectant les droits de l'individu et les traditions importantes d'un mode de vie qui, pendant des siècles, a bien servi les habitants de la région de l'Atlantique. De

plus, les transports et une facilité plus grande de déplacement sont extrêmement importants dans le concept du centre de croissance. S'ils comprennent le phénomène croissant de l'interdépendance industrielle et reconnaissent que, pour toutes sortes de raisons, c'est là une tendance inévitable, nos planificateurs éviteront de gaspiller leurs efforts comme ils l'ont fait par le passé, avec le résultat que l'on connaît.

En résumé, donc, je suis d'accord avec ceux qui estiment que dans la région de l'Atlantique, la priorité doit aller à la mise en valeur de toutes nos ressources naturelles, non seulement dans la première phase de l'exploitation—soit l'exportation de matières premières—mais aussi, autant que possible, dans le raffinement sur place de nos produits naturels. Par ailleurs, je comprends qu'il est nécessaire de renforcer la structure générale de nos collectivités les plus vastes et les mieux développées, non seulement parce qu'elles sont les centres de croissance économique les plus logiques, mais aussi parce qu'elles offrent la meilleure possibilité pour notre population de bénéficier des services de qualité que nous considérons tous maintenant comme étant notre droit dans le Canada des années 70.

Les transports ont un rôle essentiel à jouer dans tous ces domaines. J'ai dit que la politique des transports devait être adaptée aux objectifs généraux de la région. C'est là, toutefois, simplifier les choses à l'extrême. Une bonne planification des transports peut aider à façonner la région de l'Atlantique de l'avenir. Nous qui avons des responsabilités dans ce domaine, nous nous devons d'innover autant que de répondre aux besoins. C'est ce que nous nous efforçons de faire, et je dois dire que le rôle de l'innovateur est de loin le plus délicat.

On a beaucoup parlé du rapport de 1969 des premiers ministres des provinces de l'Atlantique. On y fait des recommandations en vue de l'application d'une politique de base à l'égard des transports dans ces provinces. Ces recommandations se placent sous les rubriques suivantes: Réglementation du transport ferroviaire, Réglementation du transport routier, Subventions et programmes publics, Rôle du transporteur et de l'expéditeur, Transport routier, Transport ferroviaire, Transport aérien, Ports, Bacs, Transport par voie d'eau, Organismes de recherche, et Gel du tarif des messageries. On demandait dans le rapport l'adoption d'une politique nationale qui nécessiterait pour les provinces de l'Atlantique une combinaison efficace de concurrence, de réglementation et d'aide financière. On y demandait aussi une révision de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes qui donnât la souplesse nécessaire à une adaptation aux circonstances changeantes.

Il sera utile d'examiner les principales recommandations du rapport, et j'aimerais faire quelques observations sur ce qu'on a déjà accompli. Je vais prendre les diverses rubriques dans l'ordre dans lequel elles figurent dans le rapport.

Premièrement, la réglementation du transport ferroviaire. On a fait des recommandations au sujet de l'interprétation de l'expression «service de rechange, efficace et concurrentiel» aux termes de la loi. On conteste la base de 30,000 livres pour les taux maximums, et on propose que lorsqu'on augmente le taux maximum, l'augmentation se limite à la hausse des frais variables. On estime que la Commission canadienne des transports devrait avoir pouvoir de suspendre un taux—une augmentation de taux, sans doute—lorsqu'elle a la preuve de prime abord que ce taux est injuste, et on estime que les provinces ou leurs