

transport, dans les provinces Maritimes, soient modernisés de plus en plus, parallèlement à l'évolution qui se produit dans d'autres domaines. Cependant, il faut toujours éviter ce que nous appelons souvent la «balkanisation». Il est bon de faire preuve d'esprit régional, mais il faut aussi avoir un esprit canadien et préparer des plans visant à l'évolution et au développement général de notre pays.

Je suis tout de même heureux d'avoir écouté l'honorable député de Moncton, qui s'intéresse beaucoup au développement du transport dans sa région et, quant à moi, en ma qualité de député d'une région voisine, adjacente aux provinces Maritimes, je le félicite d'avoir exprimé ses vues et celles des concitoyens de ma région. Je rappelle à l'honorable ministre des Transports (M. Jamieson) et à l'honorable ministre de l'Expansion économique régionale (M. Marchand) que les problèmes de la région du Bas du fleuve et de la Gaspésie sont sensiblement les mêmes que ceux des provinces Maritimes et que, dans notre région, il ne faut pas en laisser le soin aux experts, malgré leurs grandes qualités, car ils vivent loin de chez nous. Il faudrait plutôt écouter la voix des citoyens de chez nous, qui s'expriment à leur façon et savent ce qu'ils veulent, lorsqu'il s'agit de moyens de transport.

• (4.30 p.m.)

[Traduction]

**M. Herb Breau (Gloucester):** Monsieur l'Orateur, je suis heureux de pouvoir participer au débat sur la motion présentée par le député de Moncton (M. Thomas). Je serai bref. Je sais que le député de Dartmouth-Halifax-Est (M. Forrester) veut prendre la parole lui aussi et je tiens à le remercier de me laisser parler avant lui car je dois partir en toute hâte.

Le député a présenté là une motion des plus constructives. Il y parle d'une politique globale des transports dans les provinces de l'Atlantique. Il parle aussi de solutions modernes à des problèmes actuels et à venir et propose que le gouvernement présente au cours de la présente session un projet de loi visant à mettre en œuvre une politique des transports pour la région de l'Atlantique. Je ne sais trop s'il suggère qu'on entreprenne pour cette région une étude distincte de toute autre qu'on pourrait faire sur une politique nationale des transports. Comme le député et d'autres membres de son parti, je veux pour le Canada une politique des transports qui soit avantageuse pour les Maritimes, car je crois que si le Canada doit demeurer un État fédéral, un seul et unique pays, il va falloir tenir compte des besoins des diverses régions.

Ainsi, par exemple, la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes semble être une concession constitutionnelle faite aux Maritimes. Il me semble évident que le Parlement a accordé, dans le passé, un traitement privilégié aux Maritimes dans le domaine des transports. Il s'agit d'une nécessité. Une politique des transports à l'échelle nationale peut paraître souhaitable du point de vue national et une politique tendant à stimuler la concurrence peut paraître souhaitable en tant que moyen d'assurer un système de transports efficace dans une zone assez vaste, mais une telle ligne de conduite pourrait être préjudiciable aux efforts régionaux, et ce, tout particulièrement dans les Maritimes.

L'honorable représentant de Moncton s'est plaint de ce que l'on soit demeuré sourd à ses instances. Je ne pense pas qu'il ait raison. Le gouvernement actuel et ceux qui

l'ont précédé ont pris des initiatives afin de venir en aide, de différentes façons, aux transports dans les Maritimes. Après tout, les transports, ce n'est pas seulement les marchandises transportées par rail et les trains de voyageurs. Il y a aussi l'infrastructure. Dans ma circonscription, dans la partie du Nouveau-Brunswick où j'habite, la question la plus urgente en matière de transports est, me semble-t-il, la construction de routes; c'est là un objectif que je ferais passer avant l'amélioration des services voyageurs, des liaisons aériennes ou avant le problème de l'abaissement du tarif-marchandises. Tant que nous ne pourrions circuler sur de bonnes routes prévues pour tous les temps, notre région ne pourra rivaliser avec d'autres régions du Canada ni même d'autres régions des Maritimes. Il faut envisager l'action gouvernementale sous ce jour et pas simplement dans la mesure où elle touche les taux de transport.

A ce propos, je déplore parfois moi aussi les augmentations qu'ils subissent. J'aimerais que tout baisse.

**Une voix:** Même les indemnités?

**M. Breau:** Je n'ai pas compris cette remarque mais, comme elle est venue d'un député de la côte ouest, je préfère ne pas l'avoir entendue.

**Des voix:** Quelle honte!

**M. Breau:** Je ne veux parler que de la politique des transports dans la région atlantique. S'il y a des augmentations de tarifs, cela ne veut pas dire que le gouvernement ne veuille pas aider les Maritimes en matière de transport. Nous l'avons vu ces dernières années prendre des mesures qui ont soulagé les Maritimes, par exemple, la loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique, qui a prévu une aide aux camionneurs qui entrent dans le territoire désigné ou en sortent. Même si cette mesure n'a pas réduit le tarif-marchandises ou les taux de transport routier, c'est un fait qu'on peut maintenant transporter certaines marchandises par camion à meilleur compte que par chemin de fer; les camions sont maintenant en mesure de mieux soutenir la concurrence sur une base sélective dans le transport des marchandises, pourvu qu'un certain volume soit disponible ou qu'on tienne compte d'autres facteurs. Le fait que les taux de transport routier n'ont pas été haussés me donne l'impression que certaines augmentations auraient pu avoir été évitées, parce que selon une méthode traditionnelle dans les Maritimes, l'augmentation des taux de transport routier suit généralement de près celle du tarif-marchandises.

Je ne puis vous le prouver, car je n'ai pas les chiffres devant moi, mais je crois que les provinces atlantiques ont reçu du gouvernement fédéral plus d'aide, par habitant, à l'égard de l'établissement de l'infrastructure relative aux transports que toute autre région du Canada. Je pourrais citer le Cinquième exposé annuel du Conseil économique du Canada. On y signale que les quatre provinces de l'Atlantique ont reçu, par habitant, une plus grande part des dépenses du gouvernement fédéral au chapitre des transports depuis 1964-1965 que toute autre région. Donc le gouvernement a pris des initiatives.

Voici ce qui est arrivé. Une grande partie des investissements dans l'infrastructure, grâce à la loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique, n'ont pas nécessairement aidé uniquement les provinces de l'Atlantique. Bien des gens voyagent ou