

servent pour nous vendre de nouveaux produits, de nouvelles idées ou de vieux politiciens fatigués et frustrés.

L'art de la vente n'est pas nouveau, car, dans le passé, nous avons connu des commerçants et des escrocs. Aujourd'hui, c'est un fait nouveau, nous sommes à l'ère électronique et il existe d'excellentes occasions de manipuler les grands moyens de diffusion. D'après moi, la situation actuelle impose une grande responsabilité à ce qu'on appelle encore la presse démocratique libre du Canada. Au cours de la campagne, le parti conservateur a dit que s'il formait le prochain gouvernement, il abolirait Information Canada et cette coûteuse extravagance. Pour parler franchement, il est déjà regrettable qu'on ne soit pas mis au courant de tous les faits, mais, d'après moi, il existe un danger encore plus grand, celui de la manipulation de l'information par le gouvernement. Si le gouvernement diluait et dirigeait l'information dans cette ère de l'électronique, il attaquerait la liberté de pensée et de parole au point de saper à jamais ce qui nous reste d'institutions libres.

Le salut de notre pays et la solution de nos problèmes se trouvent où ils se sont toujours trouvés c'est-à-dire dans la force du caractère individuel. C'est le message qui est valable et, à mon avis, à la tribune de la presse incombe l'énorme responsabilité, au cours de cette session, de veiller à ce que le message de la vingt-neuvième législature soit clairement transmis et décrit à nos concitoyens. C'est le point que je tiens à établir particulièrement nettement à l'heure actuelle.

Compte tenu du temps qui m'est alloué, il m'est impossible d'évoquer tous les projets exposés dans le discours du trône. Le gouvernement s'est pleinement engagé à atteindre deux buts importants: l'unité nationale et l'égalité des chances pour tous les Canadiens. Ce sont des objectifs élevés mais dans ma région un des facteurs qui contribuent à la désunion et à un déséquilibre des chances sont les politiques de transport du gouvernement fédéral, qui ont accentué nos problèmes ces dernières années. En deux ans nous avons subi deux augmentations des tarifs-marchandises.

On a conduit des études sur ce problème, on a proposé des solutions qui, presque sans exception, ont été différées, édulcorées ou mises de côté. De ce fait notre agriculture, nos pêcheries et l'ensemble de nos industries secondaires sont terriblement désavantagées par rapport à celles d'autres parties du Canada. Malheureusement de récentes déclarations de politiques du gouvernement ne feront qu'accentuer nos problèmes. Je veux parler de la récente annonce concernant la construction de quatre nouveaux brise-glaces destinés à la Voie maritime du Saint-Laurent et qui doivent permettre de prolonger la saison de navigation sur les Grands lacs. Il est évident que le gouvernement a oublié l'évolution qu'a subie le commerce maritime et qu'il envisage apparemment de passer par profits et pertes l'ensemble du capital et des intérêts qui s'élèvent à quelque 700 millions de dollars pour la Voie maritime du Saint-Laurent. Je tiens à signaler ce fait car la voie maritime ne peut se suffire à elle-même et, jusqu'à présent, son exploitation n'est pas parvenue à justifier les dépenses énormes qu'elle entraîne pour nos concitoyens. A l'heure actuelle, la tendance à l'adoption de navires trans-océaniques plus importants, la conteneurisation des ports maritimes et les progrès effectués dans le domaine ferroviaire ont réduit le temps de trajet des ports maritimes vers les centres intérieurs et tout cela, outre les hauts fonds, font que la voie maritime est dépassée même en été. Je suppose que cette critique me vaudra

L'Adresse—M. Crouse

d'être qualifié d'anti-québécois. Cela affecte non seulement le Québec mais également l'Ontario. Ce que je veux dire c'est qu'il faut cesser de gaspiller de l'argent pour ce mode de transport dépassé.

Les provinces Maritimes, notamment la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, possèdent les seuls ports naturels en eau profonde situés au nord de Norfolk, Virginie. Si l'on tient compte des pétroliers de 500,000 tonnes dont les modèles sont actuellement sur les planches à dessin, la renaissance de l'industrie de la navigation dans les provinces atlantiques est chose à peu près sûre. Il serait logique, il me semble, de conserver la Voie maritime comme une voie fluviale saisonnière, pour le commerce intérieur et le transport des grains, et de dépenser nos dollars pour améliorer les installations de la Nouvelle-Écosse qui peuvent être utilisées à coeur d'année et sont en outre plus près des centres de commerce outre-mer. Je crois sincèrement, monsieur l'Orateur, que l'argent dépensé pour assurer la navigation à coeur d'année dans la Voie maritime du Saint-Laurent, c'est de l'argent qu'on vole aux provinces atlantiques. Si je fais cette remarque, c'est qu'on nous dit que tous nos services de transport dans les provinces Maritimes doivent être rentables. Que le gouvernement nous dise la raison de cette injustice à l'égard des provinces atlantiques. Pourquoi cette solution de facilité ne s'applique-t-elle pas à d'autres régions du Canada?

L'axe naturel de notre commerce, dans les provinces atlantiques, est entre le nord et le sud et non entre l'est et l'ouest, mais notre progrès naturel a été entravé par l'imposition de tarifs-marchandises injustes et inéquitables et par des modifications tarifaires visant à favoriser les manufacturiers des centres du Canada au détriment des industriels des provinces Maritimes. Le littoral oriental des États-Unis, avec ses 100 millions d'habitants, se trouve à portée des ports de la Nouvelle-Écosse. Ce marché représente des occasions nouvelles et alléchantes pour notre industrie de la pêche; il représente également un moyen d'expansion pour notre économie agricole, un accroissement des ventes de nos produits agricoles, en particulier des produits du porc de première qualité. Les agriculteurs de la Nouvelle-Écosse sont bien pourvus en animaux d'élevage, leur expérience en gestion et en affouagement est considérable et les producteurs ont démontré qu'ils pouvaient faire concurrence à n'importe qui sur le continent lorsqu'il s'agit de porc de qualité.

Cette industrie pourrait prendre de l'expansion, mais une politique de transport d'un autre âge entrave et freine l'action de notre industrie agricole, de nos exportateurs d'arbres de Noël, de notre industrie de la pêche, et de nos industriels. Des changements s'imposent dans la politique actuelle et il faudrait, à mon avis, s'occuper davantage du progrès de la région atlantique et un peu moins des bénéfices des compagnies ferroviaires.

Monsieur l'Orateur, puis-je dire qu'il est 1 heure?

(La séance est suspendue à 1 heure.)

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 2 heures.