

*Politiques des transports*

● (1750)

Je veux souligner certaines questions dont parlera, j'espère, le ministre des Transports (M. Lang) quand il prendra la parole. J'espère aussi qu'il dira à la Chambre qu'il est disposé sinon à changer complètement d'idée, du moins à modifier son opinion inflexible et obstinée.

Nous dépendons tous du transport, que ce soit directement pour nous déplacer librement soit indirectement pour profiter de possibilités d'emploi dans certaines régions du pays. De fait, le transport est pour nous d'importance vitale, tout comme notre réseau de téléphone ou d'électricité, nos canalisations d'eau et nos routes. Je soutiens qu'il doit être considéré comme un service indispensable que nous utilisons tous directement et indirectement. Quand le gouvernement exige l'application de principes remontant aux années 1890, en dépit du fait que certains députés ministériels prétendent que la concurrence ne s'applique pas dans le domaine du transport, assurément alors, étant donné tous les témoignages que nous avons obtenus et les opinions exprimées aux députés personnellement, aux comités de la Chambre ou à la Commission canadienne des transports, il serait opportun que le gouvernement modifie radicalement l'orientation qu'il a suivie pendant un certain nombre d'années.

En matière de transports, on ne peut assurer l'équité et la justice en adoptant le principe de la rentabilité et de la concurrence commerciales. Voici ce qu'a déclaré le Conseil économique du Canada:

Au Canada, où les distances sont grandes et la faible population répartie de façon inégale entre les diverses régions, les marchés sont forcément petits et fragmentés. La géographie économique renforce encore cet état de choses. Selon la tradition, les Canadiens regardent la politique des transports comme un véhicule important susceptible de compenser ces tendances et de favoriser la croissance économique.

Pendant que le ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Chrétien) exhorte les Canadiens à économiser l'énergie, à éteindre les lumières et à économiser l'eau chaude, presque au point de conseiller d'inviter le voisin à venir partager votre bain, le ministre des Transports et le gouvernement continuent d'apporter à notre réseau de transports des changements qui ont pour tout résultat le gaspillage de l'énergie et son utilisation la moins efficace, ce qui est la pire forme de pollution quant à l'utilisation des terres, la sécurité, le confort et la commodité. Néanmoins, au fil des ans, le gouvernement ne cesse d'opérer des changements dans la politique des transports, mais la qualité et la quantité des services offerts à tous les Canadiens où qu'ils soient diminue au lieu d'augmenter.

Le ministre et le gouvernement continuent de défendre des politiques et des mesures législatives qui perpétueront l'état de choses qui dure depuis de nombreuses décennies. Des citoyens et des produits seront encore défavorisés à cause de leur situation géographique. Nous ne tiendrons pas compte de notre géographie, de notre climat, de la répartition de la population et des marchés qui nous sont ouverts.

On a beaucoup discuté dans tout le Canada du tarif réglementaire du Pas du Nid-de-Corbeau, mais la situation est la même pour le tarif-marchandises «jusqu'à . . . et à l'est de». Ce tarif n'est pas une subvention gaspillée, si je peux emprunter au ministre une expression qu'il a employée à une autre occasion. Il permet à notre pays de soutenir raisonnablement la concurrence des autres pays du monde. Grâce au tarif-marchandises «jusqu'à . . . et à l'est de», les producteurs canadiens de grain, les meuniers de la baie Georgienne, la Voie maritime

[M. Benjamin.]

du Saint-Laurent et les ports de la côte atlantique peuvent manutentionner le grain, moudre le blé et la farine à un coût comparable à ceux de l'Europe de l'Ouest, des États-Unis, de l'Australie et de l'Argentine, qui subventionnent tous fortement leurs ports, leurs chemins de fer ou le prix de leurs grains. C'est l'unique objectif de ce tarif. Ce n'est pas de subventionner les agriculteurs, ni de cautionner certains ports, certains élévateurs à grain ou certaines meuneries. Il tient compte de la géographie et permet aux producteurs primaires canadiens de soutenir assez bien la concurrence des producteurs étrangers.

Dans les provinces de l'Atlantique, la désaffectation du réseau ferroviaire, le déclin de certains ports et l'intensification des transports routiers et aériens contribuent au gaspillage de l'énergie et au mésusage des crédits affectés aux transports. Les députés qui, comme moi, font partie du comité permanent des transports et des communications et qui se sont rendus dans la région de l'Atlantique la semaine dernière ont entendu les producteurs de pommes de terre se plaindre—comme ils l'ont toujours fait depuis que je suis député—de la pénurie de wagons frigorifiques; s'ils reconnaissent qu'il est commode de transporter les pommes de terre par chemin de fer, ils constatent qu'il n'y a guère ou pas du tout de wagons frigorifiques pour les transporter. Voilà ce que ces agriculteurs ont dit au comité. Ils ont ajouté que les camionneurs ne sont pas intéressés à transporter les pommes de terre s'ils doivent immobiliser leurs camions sur les quais pendant une semaine, dix jours, voire deux semaines, en attendant l'arrivée du navire. Les camionneurs nous ont dit pour leur part que le transport des pommes de terre sur une distance de 200 ou 300 milles n'est pas rentable.

Les autorités portuaires de Halifax et tous ceux qui s'intéressent à l'activité de ce port nous ont dit qu'Halifax ne dispose pas d'entrepôts suffisants pour les pommes de terre. Que fait le ministre? Il s'arrange pour que les crédits servent à construire des routes et des aéroports. Ces crédits sont en quelque sorte perdus pour l'industrie de la pomme de terre au Nouveau-Brunswick et dans l'Île-du-Prince-Édouard.

Puis-je signaler qu'il est 6 heures, monsieur l'Orateur?

**MOTION D'AJOURNEMENT**

[Traduction]

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office, en conformité de l'article 40 du Règlement.

LES AÉROPORTS—CHARLOTTETOWN—L'ÉTAT DU PROJET DE NOUVELLE AÉROGARE

**M. Heath Macquarrie (Hillsborough):** Monsieur l'Orateur, les députés à la Chambre ne s'étonneront pas que j'insiste encore une fois sur la nécessité d'une aérogare moderne à Charlottetown. J'avais soulevé cette question la dernière fois le 24 mai dernier et auparavant le 31 janvier et le 17 décembre 1976. On pourrait trouver dans le hansard de fréquentes demandes de renseignements adressées ainsi au fil des ans à bien des ministres.

Bien que le problème de l'aérogare ne soit pas celui qui tourmente le plus notre province, il n'en revêt pas moins un