

dans le cadre du réexamen général des besoins de transport des provinces maritimes. Une des subventions à l'étude est celle de la loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes et la loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique et la côte gaspésienne. En consultation avec les autorités provinciales, il a été constaté que la subvention actuelle de transport pour la région n'apporte pas à cette dernière le maximum d'avantages économiques qu'elle pourrait en tirer, et nous avons décidé qu'il y aurait lieu de verser une subvention aux transports par tous les modes de certaines marchandises produites dans la région. Cette subvention sera en vigueur d'ici le 1^{er} septembre, à l'égard d'une série de marchandises que je mentionnais plus tôt.

Passons maintenant à l'aviation, qui devrait bientôt connaître une période d'important développement dans la région atlantique. Il y aura par exemple une nouvelle aérogare, un garage d'entretien et une caserne de pompiers, et ultérieurement une nouvelle piste de 5,000 pieds à l'aéroport de Charlottetown. Le projet mis au point en consultation avec les autorités provinciales et municipales va coûter plus de 21 millions. Les travaux doivent débuter tôt cet été. D'autres améliorations seront réalisées à cet aéroport dont un nouveau garage d'entretien, une aire de trafic, des voies de circulation, un parking, un réseau de voie d'accès et des installations électriques.

L'aéroport de Gander à Terre-Neuve va recevoir un nouveau centre de contrôle aérien, tandis que son aérogare sera agrandie et sa piste nord améliorée. Le prix estimatif des travaux est de 18 millions. Un nouveau garage d'entretien et une caserne de pompiers vont être construits à l'aéroport de Saint-Jean, les travaux devant coûter 1½ million de dollars au cours des deux prochaines années.

● (1612)

Je suis heureux de signaler que le 17 avril, on inaugurerait le nouveau terminus à l'aéroport de Charlo à Restigouche. C'est la dernière étape d'un programme qui comprenait la prolongation de la piste de 6,000 pieds pour recevoir les jets, la construction d'un garage d'entretien moderne avec service de pompiers au coût de \$850,000 et l'installation d'appareils électroniques pour des services d'atterrissage aux instruments. Les améliorations apportées à l'aéroport Charlo ont coûté au total environ 6.5 millions de dollars.

Les faits et les chiffres que j'ai transmis à la Chambre cet après-midi montrent clairement non pas seulement la préoccupation du gouvernement, mais aussi toute la planification et les études qui se sont faites dans ce très important secteur des fonctions gouvernementales, surtout dans la région de l'Atlantique. Je le répète, cela m'étonne que les députés ne parlent pas des améliorations importantes qui ont été apportées sur leurs territoires sur l'initiative du ministre des Transports et de son ministère.

Récemment, le ministre des Transports a pris toutes sortes de mesures pour satisfaire à la demande et résoudre les problèmes qui existent dans la région de l'Atlantique. J'ai eu l'occasion d'interroger divers fonctionnaires quand ils ont témoigné au comité des transports au sujet des services aériens dans la région de l'Atlantique et M. Benson, de la CCT, et le ministre des Transports lui-même m'ont garanti qu'ils discuteraient avec l'EPA et Air Canada de la meilleure façon de fournir un service rationalisé qui permette à tous les citoyens

Transport maritime

de la région de l'Atlantique de voyager par avion, non seulement à l'intérieur des quatre provinces de l'Atlantique, mais aussi dans d'autres régions du Canada. Je tiens énormément à ce que tous les Canadiens de la région de l'Atlantique puissent se rendre économiquement, facilement et confortablement dans d'autres régions du Canada et à l'étranger.

Je le répète, monsieur l'Orateur, je suis très heureux de pouvoir dire ces quelques mots de la résolution proposée cet après-midi et en même temps de faire consigner certains faits au compte rendu à propos de la question des transports.

M. Heath Macquarrie (Hillsborough): Monsieur l'Orateur, ce que j'aime cet après-midi où la foule se bouscule! L'on a l'impression que les tribunes sont pleines et qu'à la Chambre, tout le monde est suspendu aux lèvres des députés, et c'est cela qui nous inspire. Il est regrettable que les courriéristes parlementaires, qui semblent considérer cet endroit ni plus ni moins comme une salle de théâtre, abandonnent toujours et presque en totalité les matinées du vendredi. En 21 ans de présence à la Chambre, j'ai souvent pensé que le gros problème de la tribune de la presse, et Dieu sait si elle en a, c'est que de nombreux journalistes se sont rompus au métier en suivant la police et comme il n'est pas toujours très clair de distinguer à la Chambre l'accusé de l'accusateur, ils n'ont bien souvent qu'une bien faible idée de ce qui se passe ici.

Je tiens à féliciter le député de York-Sunbury (M. Howie) d'avoir saisi la Chambre, ce vendredi après-midi, d'un sujet aussi vieux ou même plus vieux que la Confédération. Dans les provinces côtières, les habitants se battent contre cette situation. Ils ont étudié et débattu la question, ils ont lancé des propositions constructives très valables et saisi le Parlement national de la question, après que le Dominion a été constitué. Fait remarquable, le député a fort à propos relié la question de transport à la notion de disparité économique régionale. Je suis heureux de constater que c'est ce Canadien très distingué, ancien premier ministre de la Nouvelle-Écosse, l'honorable G. I. Smith, qui a mis sur le tapis au cours des discussions constitutionnelles fédérales-provinciales la question de la disparité économique régionale. C'est le genre de question qu'une fédération qui se penche sur les problèmes de la Confédération est appelée en effet à étudier.

La question a toujours été ainsi, mais ce n'est que depuis peu que l'on a reconnu cette profonde vérité, à savoir qu'il était impossible d'espérer une économie nationale forte et dynamique si les éléments régionaux qui la constituent restent faibles et désorganisés. Je suis loin d'être aussi optimiste que l'orateur qui m'a précédé. Ce qu'il nous a dit de mieux, c'est que même son parti reconnaît actuellement que la notion de paiement par l'usager n'a jamais été très fructueuse et qu'il serait préférable de s'empressement de l'oublier, ce en quoi je le félicite.

J'ai trouvé que mon collègue de York-Sunbury avait fait valoir des propositions constructives, mais ce qui me consterne, c'est que nous ayons laissé mourir les atouts essentiels de la région de l'Atlantique. On nous a fait adhérer de force, certains diraient à force de séduction, à la Confédération il y a 100 ans, du fait de l'emplacement que nous occupions. Nous occupions les corridors commerciaux et nous avions des grands ports pouvant être ouverts toute l'année à la navigation. Tous ces avantages ont été perdus. Notre magnifique marine marchande a disparu. J'ai déjà dit à la Chambre que chaque fois