

ration du système de transport routier, ferroviaire, maritime et aérien doit faire l'objet d'une attention spéciale de la part des gouvernements, tant fédéral que provinciaux.

Le même problème existe chez nous, dans le bas du fleuve et dans la Gaspésie, alors que nous nous efforçons, en faisant toutes les instances possibles, à tous les niveaux, pour que le gouvernement provincial, aidé par le gouvernement fédéral, dans le cadre du ministère de l'Expansion économique régionale, construise, une fois pour toutes, une route moderne autour de la Gaspésie, une route qui permettra aux citoyens non seulement de voyager dans notre région, mais aussi de communiquer facilement avec le centre du Canada.

Toutefois, je crois qu'il est bon de rappeler que dans le domaine qui préoccupe actuellement l'honorable député de Moncton, le gouvernement a beaucoup fait, jusqu'ici, et nous espérons qu'il va continuer en ce sens. Je rappellerai ici la petite histoire du transport dans les provinces Maritimes, c'est-à-dire la politique de transport national et, d'une façon plus particulière, la politique de transport dans la région de l'Atlantique.

Il n'est pas nécessaire de remonter bien loin en arrière, il s'agit de se souvenir qu'en 1967, le ministre fédéral des Transports avait demandé aux quatre premiers ministres des provinces Maritimes d'exprimer leurs vues relativement au transport dans leur province et de les porter à l'attention du gouvernement fédéral.

A mon avis, il s'agit d'une preuve, au début, au moins, des bonnes intentions du gouvernement fédéral, et j'apprécie cette méthode, étant donné que ce gouvernement donne non seulement aux premiers ministres mais aussi aux citoyens des provinces Maritimes, par l'intermédiaire de leurs premiers ministres, les moyens d'exprimer facilement et avec autorité ce qu'ils désirent.

Les premiers ministres ont, en 1969, présenté un rapport conjoint et, durant cette même année, la loi sur les subventions au transport de marchandises dans la région atlantique a été adoptée par le Parlement. Cette loi renfermait plusieurs principes mis de l'avant par les premiers ministres de la région atlantique. C'est pourquoi on a pris les mesures nécessaires pour établir une commission fédérale-provinciale s'intéressant uniquement au transport, dans la région atlantique.

Depuis lors, cette commission a été active. Elle a travaillé conformément à son mandat et, sur sa recommandation, le *Maritime Freight Rate Act* a eu de bons effets, relativement aux subventions payables au transport par voie ferrée, qui ont été étendues au transport par camion.

Si l'on considère la politique nationale de transport dans son ensemble, on ne peut s'empêcher de se souvenir de la loi nationale sur le transport de 1967, dont le principe de base était, si j'ai bien compris, que, dans la mesure du possible, les organisations de transport au Canada devaient pouvoir profiter de certains tarifs qui leur permettraient de financer leur exploitation.

Cette politique est un fouet, si je puis dire, destiné à inciter les entreprises de transport à répondre à la demande du public non seulement quant à la quantité mais aussi quant à la qualité du transport dans la région en cause. De cette façon, on peut espérer que ces organisations pourront assurer, à long terme, la meilleure santé possible, si je puis dire, à notre système national de transport.

Quant à la politique de transport dans la région de l'Atlantique, il est évident qu'il doit y avoir des liens très

[M. LeBlanc.]

forts entre la politique nationale et la politique régionale de transport. Cette dernière ne peut être qu'une extension de la première et doit être basée sur les mêmes principes, mais seulement au fur et à mesure que la politique nationale peut s'appliquer aux conditions régionales.

Quant au rapport des premiers ministres des provinces de l'Atlantique présentée en 1969, il disait qu'il supportait la politique générale nationale, mais, d'autre part, comme le disait l'honorable député de Moncton tout à l'heure—opinion que je partage—ces premiers ministres alléguaient que, dans les provinces de l'Atlantique, à cause d'un manque général d'installations et de matériel et du peu d'intensité du trafic et des grandes distances entre les localités, il était difficile d'appliquer intégralement le principe économique exposé dans la loi nationale sur le transport. Le député de Moncton partage l'opinion des premiers ministres, lorsqu'il parle d'une politique de transport fondée sur des solutions modernes aux problèmes actuels et futurs.

L'objectif semble être de modifier la politique nationale de transport pour la région atlantique en vue d'utiliser le transport comme instrument visant à stimuler la croissance économique de nos régions. Les économistes peuvent dire que, selon des statistiques que je ne donnerai pas, les provinces de l'Atlantique, en tant que région, ne sont pas négligées et, en général, c'est vrai, si l'on considère les dépenses fédérales courantes relatives, particulièrement au transport. Le cinquième exposé annuel du Conseil économique du Canada indiquait que les quatre provinces de l'Atlantique ont reçu plus *per capita* en 1964-1965, relativement aux dépenses fédérales pour le transport, que toute autre région économique du Canada.

Il semble que la région de l'Atlantique ait tout de même plus de moyens de transport que ne le justifierait la valeur du marché, si l'on tient compte du principe général énoncé dans la loi nationale sur le transport. Malgré cela, la région n'a pas réussi jusqu'ici à pallier son handicap, lorsqu'on considère les distances considérables qui la séparent des marchés du Canada central. Cela ne lui a pas permis d'accroître son économie comme elle l'aurait désiré. Enfin, certains analystes régionaux proclament que cela a contribué à l'intégration économique nationale, aux frais des régions plus industrialisées du centre du Canada.

On est d'avis que le transport doit jouer un rôle important dans le développement des provinces Maritimes. Toutefois, même s'il est très important, il n'est pas le seul instrument de l'infrastructure nécessaire à l'aménagement de ces régions. Il doit faire partie d'un programme global de développement. Au fait, depuis quelques années, les citoyens de ces régions ont préparé des programmes d'aménagement.

Ce système doit être complètement intégré à un plan d'ensemble. Mais si l'on conçoit la politique du transport comme distincte de la politique nationale, ceci pourrait entraîner des désavantages.

Ainsi, je pense qu'en considérant ce que le gouvernement a fait jusqu'ici, de même que le principe économique général sur lequel se base la politique nationale du transport, en considérant ce qui a été fait jusqu'à ce jour en ce qui a trait à la politique du transport dans les provinces Maritimes, nous pensons que nous devons continuer à faire des efforts auprès du gouvernement fédéral et des autres gouvernements, pour que les moyens de