

les avantages éventuels d'une extension à ces régions, des subventions au transport maritime et peut-être aérien.

• (1610)

Je n'ai raconté aujourd'hui qu'un chapitre de l'histoire. Nous avons constaté au cours des 100 dernières années jusqu'à quel point certains problèmes qui affligent la région atlantique sont insolubles en raison soit de la géographie spéciale du Canada, soit de nombreux autres facteurs dont j'ai tenté d'esquisser quelques-uns. Il est évident, si on en juge avec un certain recul, que la solution ne consiste pas à exiger simplement la réduction des tarifs de transport de marchandises. Je suis tout à fait d'accord pour dire que les frais de transport doivent être maintenus à un niveau normal, mais ce serait trop simplifier la question. Il ne s'agit pas non plus d'accorder sans cesse des subventions publiques. Il faudra bien sûr dépenser ces fonds, mais si l'on tient compte, comme je l'ai montré, de toutes les sommes engagées par tous les ministères, les dépenses fédérales annuelles dans cette région sont loin d'être négligeables et elles augmentent sans cesse.

Je solliciterai l'indulgence de la Chambre pour faire quelques observations d'ordre général. Il faut canaliser toutes ces dépenses pour jeter, dans toute la mesure du possible, une base économique définitive et je pense que tous les représentants des provinces atlantiques à la Chambre avaliseront cet objectif. La construction de routes coûteuses serait à la longue inutile si elle ne devait servir qu'à hâter l'exode des habitants de cette région. Des tarifs réduits pour le transport des marchandises auront peu d'effet sur les niveaux lamentables du chômage actuel, alors que l'amélioration des moyens de transport terrestres, maritimes et aériens des passagers ne sera pratiquement d'aucune utilité pour des gens qui ne peuvent se permettre de voyager.

Nous devons reconnaître, beaucoup plus que nous ne le faisons à l'heure actuelle, que les dépenses d'un gouvernement, si généreuses et si bien inspirées soient-elles et de quelque palier de gouvernement qu'il s'agisse, ne peuvent assurer à elles seules la richesse voulue dans les provinces atlantiques pour les doter des services et du niveau qui donneraient à leurs habitants le sentiment d'avoir leur part de la prospérité du Canada. Seuls l'expansion économique et le plein emploi qui l'accompagne, peuvent apporter à cette région ce dont elle a tant besoin. C'est donc de ce côté que doivent se concentrer nos efforts et les talents incontestables de la région, dont nous avons de magnifiques preuves à la Chambre.

Je puis assurer à la Chambre que si d'utiles propositions nous sont faites, ce ne sont ni l'enthousiasme ni l'appui qui feront défaut du côté fédéral. Je dois néanmoins ajouter en toute honnêteté que comme plusieurs d'entre vous, nous en avons conclu qu'il n'y a pas grande utilité à s'enfoncer davantage dans une mauvaise affaire ou à appuyer des projets peu pratiques pour la simple raison qu'il faille faire quelque chose.

A l'aube des années 70, j'ai de plus en plus le sentiment—je n'ai pas du tout abordé le sujet dans mes remarques générales—que les provinces atlantiques pourraient se révéler de plus en plus intéressantes aux yeux des Canadiens obligés, en raison des circonstances, de réviser leur système de valeurs. Bref, je crois qu'on va se tourner de plus en plus vers les provinces atlantiques. Le mot tourisme ne traduirait peut-être pas suffisamment ma pensée ici, mais je veux parler des gens qui veulent changer de décor. Je ne prétends pas que les habitants des centres urbains qui sont le théâtre de graves agitations

vont les quitter pour adopter le mode de vie de la plupart des citoyens actuels des provinces atlantiques. Je crois néanmoins que si nous savons tirer pleinement parti des beautés naturelles de notre région, les sauvegarder et assurer autant que possible les moyens de transport convenables et les occasions qu'exigent le progrès économique et notre épanouissement, sous d'autres aspects, nous pourrions progresser et atteindre les objectifs qui nous échappent depuis si longtemps.

Je remercie la Chambre de m'avoir permis de terminer cet exposé et j'espère qu'il sera utile aux députés.

**M. J. M. Forrestall (Dartmouth-Halifax-Est):** Monsieur l'Orateur, quelle que soit cette politique, elle va forcément se plier au bon vouloir du ministre, lorsqu'il décidera de nous en faire part et elle s'inspirera de la vieille rengaine familière. Cela ne fait pas de doute. Dans la déclaration que le ministre a faite cet après-midi, une ou deux remarques me paraissent exiger des commentaires immédiats, par exemple, séparation d'Air Canada des chemins de fer Nationaux. Franchement, j'en suis étonné. La question a été discutée assez à fond dans divers milieux.

Nous sommes heureux qu'elle ait fait l'objet d'études, mais je formule une mise en garde: ne nous hâtons pas trop de procéder à la séparation car il y a lieu de conserver un moyen politique, ou institutionnel d'entretenir certains concepts relatifs à Air Canada notamment le rôle national que, doit jouer cette société et sa responsabilité qui consiste à servir tous les Canadiens et non pas simplement ceux des régions les plus riches. Même si nous accueillons favorablement l'idée, il y a lieu d'invoquer une certaine prudence à son égard.

Très nettement, le ministre a indiqué, rappelant un des principaux problèmes des provinces atlantiques, qu'il attend l'assentiment des premiers ministres. Les députés savent parfaitement qu'il faut proposer une formule quelconque pour faire passer le versement des subventions des transporteurs mêmes à d'autres intéressés au transport des marchandises, tels les expéditeurs. Lorsque le ministre croit devoir dire qu'il attend que les premiers ministres s'entendent sur la meilleure formule possible, il montre encore une fois, à mon avis, combien lui-même et le gouvernement sont prêts à atermoyer pour éviter de prendre les décisions requises, non seulement dans les provinces atlantiques, où le cas est patent, mais aussi dans l'ensemble du Canada. Les députés de l'Ouest qui s'intéressent grandement au transport du blé et qui comptent sur les wagons de marchandises pour transporter les denrées savent très bien jusqu'à quel point ce gouvernement, tout en en parlant beaucoup, n'a pu faire beaucoup.

Nous avons été heureux d'entendre certains autres commentaires du ministre, comme l'addition d'aides à la navigation beaucoup plus modernes dans nos aéroports, la réfection des pistes d'envols, et ainsi de suite. Nous en sommes tous heureux. J'ai été très désolé d'apprendre qu'Air Canada a l'intention de retirer de l'aéroport international de Halifax ses installations de répartition des vols comme nous sommes une des deux régions au monde à connaître de très grandes difficultés à prédire les conditions atmosphériques. La seule autre région dans un cas semblable est la mer d'Irlande. C'est une décision regrettable et je crois que nous devons nous demander avec insistance si Air Canada a, en fait, reçu des observations du ministère des Transports au sujet de la sécurité et s'il y a préjudice dans cette décision de transférer le bureau de répartition de l'aéroport international de Halifax à Montréal. Nous nous demandons pourquoi il y a un bureau d'expédition à Toronto, un autre 250 milles plus loin, à