

chandises imposées par les chemins de fer et qui ont placé l'expéditeur de l'Atlantique en situation d'infériorité vis-à-vis du reste du pays.

Le comité a tenu plusieurs réunions et a présenté des recommandations au ministre. A maintes reprises, pendant la session en cours, d'autres députés et moi-même avons demandé au ministre quel progrès on avait accompli dans la mise en œuvre des recommandations du comité. Le 16 décembre, comme en fait foi la page 2109 du *hansard*, le ministre a déclaré que nombre de ces recommandations avaient déjà été mises à exécution et que d'autres étaient sur le point de l'être. Il a poursuivi en disant que le comité se réunissait encore et qu'à mesure que des recommandations étaient faites, elles seraient mises en vigueur.

Je dois rappeler au ministre que, même si certaines recommandations ont été mises en pratique, comme, par exemple, la subvention au camionnage; soit dit en passant, la réduction des tarifs que le ministre a préconisée ne s'est pas réalisée, les tarifs des transbordeurs de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard ont été égalisés et la subvention réduite à 17.5 p. 100; malgré cela, on n'a pas encore donné suite aux recommandations les plus importantes. Le rapport des premiers ministres se fondait sur la supposition que les subventions ne devraient pas être modifiées à moins que l'on assure aux expéditeurs une aide aux transports équivalente.

Nous, de ce côté-ci de la Chambre, craignons que ce que nous avons laissé entendre au ministre lors du débat sur la loi sur les subventions aux transport des marchandises dans la région atlantique ne commence maintenant à se produire: selon certains indices, les subventions seront réduites et graduellement abolies, sans qu'une aide équivalente soit fournie. J'exhorte donc le ministre à faire rédiger sans tarder des règlements prévoyant une aide spéciale aux transports et à prendre des mesures pour faire appliquer dans l'immédiat les recommandations du comité fédéral-provincial, au début de la période d'élimination progressive des subventions.

Il y aurait plusieurs façons de le faire: au moyen de crédits supplémentaires, comme ce fut le cas pour les subventions aux camionneurs; ou encore le ministre pourrait faire servir à cette fin le solde des fonds affectés d'abord au remboursement des chemins de fer durant le gel du tarif-marchandises. Comme le ministre le sait, environ 12 millions de dollars avaient été votés à l'époque pour dédommager les chemins de fer de la perte de recettes attribuables au plafonnement. Quand le plafond a été levé, seulement la moitié de cette somme avait été utilisée. Le ministre pourrait donc faire servir les 6 millions qui restent à la mise en place de programmes d'assistance spéciale.

Il pourrait aussi demander à son collègue le ministre de l'Expansion économique régionale (M. Marchand) de fournir les fonds pour aider les expéditeurs à ériger l'infrastructure dont il parle si souvent, c'est-à-dire qu'il pourrait demander à son collègue d'aider les expéditeurs en matière de coûts en vue de favoriser l'expansion économique de l'ensemble de la région. Je voudrais que le ministre examine sérieusement ces recommandations et songe aussi à annoncer le plus tôt possible son programme d'assistance spéciale.

J'ai eu le plaisir, monsieur l'Orateur, d'accompagner le comité permanent des transports et des communications en février dernier, lorsqu'il s'est rendu dans la région

atlantique et j'ai entendu de nombreux et excellents mémoires qui ont alors été présentés. La Commission des transports des provinces Maritimes a cité des chiffres qui démontrent que ce sont les tarifs-marchandises excessifs qui ont anéanti nos industries et découragé d'autres de s'installer dans la région. La Chambre de commerce des provinces Maritimes a fait remarquer dans son excellent mémoire, que les moyens spéciaux de transport qu'elle réclamait n'était pas sans précédent au Canada. Par exemple, la vaste voie maritime du St-Laurent est déficiente, la flotte de brise-glace utilisée pour maintenir la navigation dans le Saint-Laurent durant l'hiver est financée avec l'argent des contribuables; elle a signalé en outre que les taux d'exportation pour les céréales de l'Ouest sont encore fixés aux niveaux de 1897. On a donc accordé cette forme d'assistance à l'Ouest du Canada et je soutiens que les Maritimes ont le droit d'être aussi bien traitées que les autres régions canadiennes.

Comme argument essentiel, le mémoire faisait valoir que dans la Confédération les provinces de l'Atlantique ont autant droit aux moyens économiques d'accéder au marché central canadien que le Canada français en a de réclamer une société bilingue et biculturelle. En d'autres termes, si le gouvernement central s'engage à verser des millions ou peut-être des milliards de dollars pour les services linguistiques et les modifications constitutionnelles, afin de préserver l'unité canadienne, nous des provinces atlantiques n'avons-nous pas droit à une aide financière pour développer nos industries et nous aider à demeurer dans la Confédération? Le Canada s'arrête-t-il à la frontière qui sépare le Québec du Nouveau-Brunswick, ou y en a-t-il qui tiennent à ce que les provinces atlantiques continuent de faire partie du Canada?

J'espère avoir aidé à convaincre le gouvernement que nous, des provinces de l'Atlantique, ne quêtons pas simplement l'aumône fédérale. Nous voulons que l'on prenne conscience des nombreux problèmes régionaux que les politiques fédérales ont créés et nous réclamons des mesures correctives. Autrement dit, les gens des provinces atlantiques qui ont les droits fondamentaux définis dans le mémoire de la Chambre de commerce des Maritimes veulent seulement qu'on leur rende enfin justice.

[Français]

M. Guy LeBlanc (Rimouski): Monsieur l'Orateur, c'est avec plaisir que je prends la parole en vue d'exprimer mon opinion sur la question actuellement débattue à la Chambre.

On me permettra de féliciter le motionnaire, l'honorable député de Moncton (M. Thomas), d'avoir présenté cette motion intéressante, pour moi en particulier, à titre de député de Rimouski, étant donné que la région du Bas du fleuve, y compris la Gaspésie, s'apparente à plusieurs points de vue aux provinces atlantiques.

• (4.20 p.m.)

Le motionnaire demande au gouvernement d'énoncer une politique de transport pour la région de l'Atlantique, fondée sur des solutions modernes aux problèmes actuels et futurs. Il dit aussi que le gouvernement devrait, et je cite:

... présenter au Parlement, au cours de la présente session, des mesures législatives pour appliquer cette politique.

Bien que j'approuve ce que le motionnaire a dit, je sais que dans les provinces Maritimes, la question de l'amélioration