

politique des transports dans la région atlantique et elles ont répondu dans une large mesure à ses besoins.

J'aimerais également rappeler quelques-unes des réalisations fédérales de ces quelques dernières années montrant que nous mettons en œuvre un programme d'ensemble qui cadre assez bien avec les recommandations faites non seulement par le comité des premiers ministres, mais par les députés de l'opposition à la Chambre. La question des tarifs-marchandises retient l'attention au point de reléguer au second plan quelques-uns des travaux exécutés; mais il ne faut pas oublier que ce problème ne constitue pas le seul défi que nous ayons à relever.

En 1969, comme je l'ai déjà mentionné, on a étendu la subvention à l'égard des expéditions en direction de l'extérieur au transport par camion et aux messageries. En même temps, on a octroyé des subventions en vue de maintenir le transport par voie d'eau de Saint-Jean et de Corner Brook à Montréal, et on a continué à accorder des subventions semblables à l'égard du service entre l'est de Terre-Neuve et Halifax. Un bon projet pour Halifax à l'heure actuelle consiste dans un programme auquel, une fois encore, participe le gouvernement fédéral, et qui concerne l'expédition d'automobiles entre un point spécial de rassemblement à Halifax et Terre-Neuve, et peut-être aussi ailleurs. Au cours de la même année, nous avons entrepris une expansion considérable du service de traversiers en direction de l'île du Prince-Édouard: nous en avons mis deux nouveaux en service l'an dernier, et il va y en avoir un troisième cette année. Je crois que tout le monde s'entend pour dire que les résultats ont été extrêmement satisfaisants. Nous avons entrepris, en collaboration avec le gouvernement de la Nouvelle-Écosse, de vastes travaux d'amélioration des installations de la rive pour le service de traversiers entre l'île Bois et l'île du Prince-Édouard, et les travaux sont maintenant bien avancés.

En collaboration avec le Canadien Pacifique, nous avons modernisé le service de traversiers entre Saint-Jean et Digby, ce qui a coûté plusieurs millions de dollars, et nous avons accordé le financement nécessaire à la construction d'un terminus à Yarmouth destiné à recevoir un second traversier en direction de la Nouvelle-Angleterre financé par le gouvernement de la Nouvelle-Écosse. La construction d'un nouveau terminus de chemins de fer dans le détroit de Canso fournit un port de rechange abrité des glaces pour les traversiers en direction de Port-aux-Basques. On a construit à Corner Brook de nouvelles installations portuaires dont on évalue le coût total à près de 5 millions de dollars. Cette année, le Conseil des ports nationaux va entreprendre des études qui aboutiront sans doute à l'expansion des installations portuaires de Saint-Jean de Terre-Neuve, dont le coût pourrait atteindre 10 millions de dollars. Il va y avoir deux traversiers supplémentaires—dont l'un a été mis en service l'an dernier, et l'autre va l'être en 1972—pour le service du Golfe, ce qui va permettre de transporter un nombre beaucoup plus grand d'automobiles.

Le service aérien dans la région de l'Atlantique a aussi été amélioré, depuis que l'EPA a mis en service des avions à réaction en direction de l'île du Prince-Édouard et du Labrador. De plus, j'ai obtenu une étude détaillée des futures lignes aériennes dans les provinces et la région de l'Atlantique, dont j'ai mis des exemplaires à la disposition des députés. Cela nous aidera à établir nos futurs programmes de construction d'aéroports dans cette région. On a fait beaucoup d'améliorations aux aéroports principaux et secondaires de la région. L'application du pro-

gramme dit «TOPS» a permis de réduire de près de deux tiers les frais d'atterrissage à l'aéroport de Gander, et on a allongé, à un coût considérable, les pistes de Gander, si bien que cet aéroport peut maintenant accueillir les plus gros avions du monde.

Ce ne sont pas là les seuls projets entrepris ou réalisés dans les provinces atlantiques. Nous avons fourni aux Îles de-la-Madeleine des services de transport considérablement améliorés et nous allons dépenser cette année près d'un demi-million de dollars pour améliorer les installations de chargement tant dans l'Île-du-Prince-Édouard que dans les Îles de-la-Madeleine. Le député de l'Île-du-Prince-Édouard, qui a parlé au début de la séance sera heureux, j'en suis certain, d'entendre cette bonne nouvelle.

M. l'Orateur suppléant (M. Laniel): A l'ordre. Je regrette d'interrompre le ministre, mais son temps de parole est expiré.

L'hon. M. Jamieson: Puis-je continuer, monsieur l'Orateur.

M. l'Orateur suppléant (M. Laniel): La Chambre consent-elle à ce que le ministre poursuive ses observations.

Des voix: D'accord.

L'hon. M. Jamieson: Je vous remercie beaucoup, monsieur l'Orateur, j'ai presque terminé.

Une commission spéciale a recommandé certaines façons dont nous pourrions moderniser les services de cabotage dans le sud de Terre-Neuve et les services de traversier entre l'île et la Nouvelle-Écosse; nous avons déjà mis en œuvre bon nombre de ces recommandations. Une commission semblable examine en ce moment les services de cabotage ailleurs sur les côtes de Terre-Neuve et du Labrador. J'ajoute que nous avons aussi fourni un service de traversier subventionné par le fédéral dans le détroit de Belle-Île et nous avons maintenu plusieurs autres services de traversier sur de courtes distances dans l'Est aussi bien que dans d'autres régions du pays. Cet ensemble de projets va permettre de continuer la réalisation d'améliorations utiles dans tous les services de transport atlantiques.

Depuis plus de deux ans déjà, je suis très conscient de la nécessité d'intégrer les divers services maritimes et aériens dans notre planification des transports. Donnant suite à ce que j'ai dit de la nécessité d'encourager l'expansion industrielle, j'ai demandé qu'on fasse une étude approfondie de l'opportunité de fournir une aide quelconque à l'égard des diverses matières premières provenant de l'extérieur de la région atlantique qui doivent y être transportées pour permettre une plus grande activité manufacturière. A mon avis, c'est là une question importante à laquelle nous devons tous arrêter. Ce n'est pas une tâche facile, vous en conviendrez. A mon avis, cette aide doit être fournie avec discernement, et seulement où il est clair qu'il en résultera la stabilité et l'expansion industrielle. Dans les cas où ces matières premières peuvent être transportées plus économiquement par eau, il me semble logique que l'octroi de subventions à ce moyen de transport ne soit pas interdit.

Je cherche aussi le moyen d'aider le Labrador, cette région de l'Atlantique d'importance croissante, par nos nouvelles politiques des transports. La solution à long terme consisterait, bien entendu, à ouvrir le Labrador en le sillonnant d'un bon réseau routier. Cela exigera du temps, mais j'ai demandé, dans l'intervalle, qu'on évalue