

ment de dire que des millions de dollars ont été dépensés pour cette région. Je conviens qu'entre 1964 et 1967, 66,5 millions de dollars y ont été dépensés à la construction de routes. Il s'agissait de programmes d'urgence pour essayer de relever le niveau de ces régions. Ce n'était pas une politique globale. Pour éviter toute confusion, je dirai que le partage des frais a varié entre 50/50 et 75/25, mais on n'a jamais utilisé la formule 90/10 employée ultérieurement pour terminer la transcanadienne dans les régions où les coûts de construction étaient prohibitifs.

Dans la région atlantique, nos problèmes découlent du fait que la construction routière est extrêmement coûteuse à cause du faible niveau de population et des difficultés topographiques. Dans ce domaine, la région a toujours été en retard sur le reste du Canada. Nous n'avons jamais possédé les excellents réseaux routiers dont jouissent depuis des années les habitants du centre du Canada.

Les principes de la loi nationale sur les transports, dont l'objet est essentiellement de protéger les régions rurales contre les tarifs discriminatoires, n'ont pas réussi dans notre région où aucune concurrence réelle n'existe. La loi nationale sur les transports stipule que les tarifs ferroviaires doivent être compensatoires. Par contre, un article permet aux chemins de fer ou aux autres transporteurs d'appliquer les niveaux de tarifs que leur permettra la concurrence. Dans les régions à faible concurrence, rien n'empêche le transporteur d'appliquer les tarifs les plus élevés qu'accepteront les usagers. Voilà notre problème. C'est pourquoi l'Office d'expansion économique et toutes les commissions qui ont étudié cette région ont considéré le manque de modes de transport appropriés comme la raison majeure de nos disparités économiques.

• (5.30 p.m.)

La loi nationale sur les transports, telle qu'elle s'applique aujourd'hui, fait bien peu, et encore pour nous dans la région. Même si le ministère de l'Expansion économique régionale y a déversé au-delà de 66,5 millions de dollars, nous n'avons pas encore de réseau routier «tous temps». Les premiers ministres de l'Atlantique ont souvent mentionné dans leurs rapports que pour permettre aux industries secondaires de se développer dans la région atlantique, et aux autres d'atteindre le même niveau qu'ailleurs au Canada, il nous faut construire un réseau routier convenable apte à convenir à d'autres modes de transport, tels le camionnage, pour concurrencer les chemins de fer. Nous aurons alors des véritables taux compensatoires comme en prévoit la loi nationale sur les transports.

Dans le rapport intitulé: «The Basic Elements of an Atlantic Provinces Transportation Policy» et publié en mars 1969, dont mon collègue de Halifax East Hants a parlé, les premiers ministres expriment l'avis que, vu les ressources financières limitées des provinces atlantiques, le gouvernement fédéral se doit d'augmenter ses investissements dans le programme de construction des principales artères routières. Ils y déclarent qu'un programme à long terme s'impose si l'on veut tirer le meilleur parti possible des capitaux disponibles—cela revient souvent dans le rapport—ajoutant que Terre-Neuve et le Labrador ont des besoins routiers spéciaux au sein de la région atlantique.

Plus loin dans le rapport, on signale que par suite des conditions spéciales auxquelles j'ai fait allusion et du

[M. Thomas (Moncton).]

coût élevé de la construction des routes, la région de l'Atlantique a droit à une aide spéciale semblable à celle que reconnaît la politique nationale sur les transports et qu'exigent d'autres types de transport. Qu'il me suffise de mentionner brièvement l'aide accordée aux producteurs primaires de l'Ouest grâce aux taux spéciaux du Pas du Nid-du-Corbeau; l'aide accordée à la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui a été essentiellement créée et subventionnée par le gouvernement afin de permettre aux gens de l'Ouest d'exporter leurs produits au centre du Canada et aux manufacturiers du centre d'exporter leurs propres produits; ainsi que l'aide accordée à la construction de la route transcanadienne, route construite pour faciliter le transport sur de longs parcours.

Dans presque tous les rapports et mémoires soumis, on a soutenu que les provinces atlantiques ont droit à une aide supplémentaire. C'est pourquoi la motion de mon collègue demande au gouvernement fédéral d'accepter la formule de partage des frais à 90 p. 100 alors que la province intéressée en paiera 10 p. 100. A ce propos, j'aimerais consigner au compte rendu le mémoire des premiers ministres des provinces atlantiques au sujet du programme d'aide globale:

La durée de ce programme devrait être de dix ans, les cinq premières années devraient être fixées et les autres faire l'objet d'un nouvel examen et de nouvelles négociations après les cinq premières années. La quote-part fédérale des frais globaux, y compris l'achat de l'emprise, serait fixée à 90 p. 100 pour les cinq premières années. Après ces dix ans, un autre programme serait négocié au besoin.

Pour éviter que les travaux de construction soient interrompus durant deux ans, pendant la mise au point et la négociation d'un programme détaillé, on recommande que le programme détaillé d'un an que renferme le mémoire des provinces atlantiques à l'Office d'expansion économique de la région atlantique soit étendu à une autre année...

C'est sur quoi je fonde mon exposé. Je me rends compte que des fonds ont été attribués à la région atlantique, mais je soutiens, comme je l'ai toujours fait, que les politiques à court terme et spéciales ne constituent pas une solution à notre problème. Nous avons besoin, comme le propose la motion, d'un programme à longue portée—semblable à celui qui a été recommandé par les premiers ministres des régions atlantiques—qui constituerait la pierre angulaire de la politique atlantique en matière de transport que je revendique depuis que je suis député à la Chambre.

Mon collègue a parlé du Fundy Trail et je l'ai évoqué moi-même il y a deux ans. En fait, cette région a tant besoin de nouvelles routes que nous ne devrions pas envisager la question de façon trop régionale. Nous devrions en effet appuyer la construction du pont sur la rivière Shubenacadie ou des routes 9 ou 11 dont a parlé le député de Westmoreland-Kent. Tout cela pourrait être englobé dans le même programme. Comme j'espère que mon ami de Saint-Jean-Lancaster (M. Bell) va pouvoir parler du Fundy Trail, je lui en laisse le soin.

M. G. A. Percy Smith (Northumberland-Miramichi): Monsieur l'Orateur, en me levant pour prendre part à ce débat sur la motion présentée par le député de Halifax East Hants (M. McCleave) et appuyée par le député de Moncton (M. Thomas), je ne peux que les féliciter tous deux de demander au gouvernement fédéral une aide financière supplémentaire en vue de l'établissement du réseau de transport mentionné dans la motion. Voici ce qu'elle dit: