

J'admets que les frais de transport ne sont pas l'unique problème mais bien des hommes d'affaires de la région affirment qu'une aide pour résoudre les problèmes de transport et de distribution leur serait beaucoup plus précieuse que tous les encouragements financiers accordés par divers gouvernements ou par leurs services. La Maritime Co-operative Services Limited était la dernière à le signaler. Elle s'inquiète vivement des diverses hausses des frais de transport qui ont entraîné une augmentation marquée des produits de fabrication expédiés hors de la région. Elle signale que ces hausses du tarif-marchandises ont une grande portée sur l'industrie en général dans la région, car elles limitent et continueront à limiter la possibilité pour l'industrie de l'Atlantique de s'approvisionner en matériaux à l'extérieur, ou d'y expédier ses produits manufacturés.

Les transports sont vraiment un élément essentiel du développement économique de la région atlantique. J'entends les transports au sens le plus large du mot afin d'inclure les frais de transport ainsi que l'accessibilité aux services de transport. Ce principe est reconnu dans la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes. Celles-ci ont des besoins de transport particuliers, tout comme les taux des céréales du Pas du Nid-de-Corbeau ont tenu compte de ceux de l'Ouest du Canada.

Quels devraient être dès lors les éléments d'une politique rationnelle des transports dans la région atlantique? Nous ne pouvons mieux faire pour nous guider que de nous tourner vers le rapport des quatre premiers ministres des provinces atlantiques, rapport qui, entre parenthèses, a été approuvé intégralement par le comité permanent des transports et des communications. Il souligne qu'on a pratiqué l'aide aux transports sous une forme ou sous une autre dans tout le Canada comme moyen de développer l'économie nationale. Une aide spéciale aux transports régionaux a été prévue pour répondre aux besoins politiques, sociaux et économiques des diverses régions. Cette aide régionale a joué un rôle permanent dans le développement économique de la région atlantique. Il est reconnu que la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes n'a pas été parfaitement efficace, car, dans bien des cas, l'aide fournie ne profite pas aux expéditeurs mais représente plutôt une subvention aux chemins de fer.

• (4.10 p.m.)

La loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes a besoin d'être révisée; de plus, toute révision doit être conçue non seulement pour aider au développement économique de la région, mais aussi, pour tenir compte de l'expansion économique globale. Les provinces de l'Atlantique reconnaissent qu'il faut modifier cette loi, mais à condition que toute modification de ce genre s'accompagne de la création d'un organisme fédéral-provincial chargé d'appliquer la loi et qu'on s'assure que l'aide ainsi accordée profite à l'expéditeur de marchandises grâce à une aide sélective spéciale à l'industrie intéressée. Cette aide serait accordée pour les matières premières, les matériaux semi-ouvrés et les parties composantes que les industries apportent dans leurs usines en vue d'autres transformations. De plus, les industries pourraient demander et recevoir de l'aide pour le transport de produits expédiés aux marchés intérieurs.

[Thomas (Moncton).]

Les principes directeurs touchant une aide de ce genre devraient, dans l'ensemble, tenir compte du degré d'aide qui permettrait à une compagnie de prendre de l'expansion. Cet organisme serait doté d'un fonds destiné à permettre l'octroi d'une aide et il serait acquis que toute réduction des subventions serait compensée par une aide correspondante accordée aux industriels et aux expéditeurs. Puisque l'on s'est accordé pour reconnaître qu'il serait souhaitable de mettre progressivement fin aux subventions consenties aux termes de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, il conviendrait de remplacer l'aide supprimée de cette manière par des avantages plus efficaces que l'on accorderait aux industries régionales intéressées. Il importe de promouvoir une concurrence effective parmi les différents moyens de transport et ces propositions portaient en grande partie sur un programme à long terme destiné à l'amélioration des principales autoroutes, à l'amélioration des liaisons entre les provinces insulaires et à l'abaissement des coûts des transports ferroviaires.

On devrait mettre au point une nouvelle politique de transport par la voie aérienne afin de redistribuer les routes aériennes entre les avions desservant des lignes à grande distance et ceux qui assurent un service régional. Il conviendrait de revoir et d'améliorer le système des transports par eau. Bref, le rapport reconnaît qu'une politique régionale des transports devrait englober tous les modes de transport qu'il s'agisse de la route, du rail, de l'eau ou de l'air et qu'elle devrait viser à aider les expéditeurs et les industriels de la région à s'assurer la place qui leur revient sur les marchés.

Voyons ce qui s'est passé depuis que les premiers ministres des provinces de l'Atlantique ont déposé leurs rapports. Le 17 juin 1969, en présentant la loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique, le ministre des Transports (M. Jamieson) a cité ce rapport et convenu qu'il y avait lieu de former immédiatement un organisme comme celui qu'on demandait dans le rapport. On demanderait à ce comité mixte, comme le ministre l'appelait, d'étudier les recommandations des premiers ministres provinciaux, et de faire des propositions à son ministère à ce sujet. Il a aussi souligné que la loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique n'était qu'une mesure temporaire et qu'une fois que le comité commencerait ses travaux et ferait des propositions, il avait l'intention de présenter des mesures plus permanentes et d'application plus générale. C'était il y a deux ans. En même temps, le ministre a pris l'engagement suivant, comme en fait foi le hansard à la page 10386:

Je promets à la Chambre qu'on ne modifiera pas les tarifs en vertu de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes sans la recommandation du comité si le montant qui doit être consacré ailleurs n'est pas au moins le même que la somme prévue à l'origine.

Depuis, la subvention est tombée de 20 à 17½ p. 100; et, bien que le comité fédéral-provincial ait recommandé au gouvernement d'élaborer immédiatement des dispositions spéciales prévoyant une assistance équivalente, rien n'a encore été fait. Doit-on s'étonner alors si la population de la région craint que cela ne soit le commencement de la fin des subventions, sans qu'un soutien équivalent ne soit apporté à la place. Au cours des deux années écoulées depuis le dépôt du rapport, la situation n'a pas cessé de se détériorer à cause de hausses successives du tarif-mar-