

Je suggère à l'honorable ministre d'inaugurer une conférence annuelle avec les responsables des associations privées et sportives *bona fide*, afin de dialoguer avec eux dans le sens des meilleurs intérêts de ce secteur de notre vie canadienne. Il faut multiplier les pistes privées et assurer des services minima.

Monsieur le président, je conclurai mes observations en résumant ce qui, à mon point de vue, constitue les têtes des chapitres des choses à réaliser pour le progrès de notre région.

Je répète que le problème le plus urgent, pour le Conseil des ports nationaux, est de nous aider à régler le problème des élévateurs à grain et, ensuite, les autres problèmes dans l'ordre où je les ai énumérés.

• (8.20 p.m.)

[Traduction]

M. Nowlan: Monsieur le président, je ne comptais pas participer au débat, estimant que tout nouveau député devrait s'imprégner davantage de l'atmosphère avant de faire son premier discours. Cependant, comme les crédits du ministre des Transports sont à l'étude, et comme le transport, ou le manque de moyens de transport, est l'un des problèmes vitaux de ma circonscription, j'aimerais faire quelques remarques d'ordre général sur le transport par terre, par air et par mer en ce qui concerne Digby-Annapolis-Kings. Je sais que l'aimable ministre connaît bien quelques-unes de nos difficultés. De fait, d'une certaine façon je le considère comme mon correspondant par télégramme; même que dans un forum différent, nous pourrions probablement terminer notre correspondance.

Mais devenons sérieux. Le transport est l'un des problèmes les plus urgents dans les Maritimes en général, en Nouvelle-Écosse en particulier, et plus précisément dans la circonscription de Digby-Annapolis-Kings.

Je n'ai pas l'intention de parler maintenant des routes transcontinentales des trains et des avions, qui, chose paradoxale, se terminent toujours à Montréal, ni des correspondances et des retards qui marquent le voyage jusqu'au littoral atlantique. Je garde le silence pour le moment au sujet de ce problème des horaires, aussi stérile que la politique qui le provoque. Ce qui nous préoccupe ce sont les services à caractère plus local, et qui affligent surtout les régions déjà mal pourvues. En cette époque où la science et les moyens de communications sont si avancés, où nous pouvons même nous rendre à la lune, c'est un paradoxe qu'en ce qui concerne le transport local, la situation est pire qu'à l'époque de la navigation à voile.

Je veux parler principalement des services

[M. Mongrain.]

maritimes—le seul service qui relie l'Ouest de la Nouvelle-Écosse au reste du Canada. Mais j'aimerais d'abord dire quelques mots sur les services ferroviaires et aériens. Nous de l'Est joignons nos voix aux protestations qui ont suivi la suppression d'une ligne de chemin de fer et d'une diminution de service du Pacifique-Canadien. Nous songeons avec appréhension à ce que cette société à déjà fait. Nous craignons ce qu'elle peut encore faire. Nous espérons que le gouvernement adoptera des principes directeurs, non pas pour transformer un solde débiteur en solde créditeur, mais pour équilibrer les responsabilités entre la collectivité d'une part et la compagnie de l'autre. Une entreprise qui a contribué à l'édification de notre pays et en a considérablement profité ne peut maintenant couper le cordon ombilical, qui était et qui reste le transport, avec les ciseaux d'un bilan des profits et pertes.

Dans notre vallée, le *Dominion Atlantic Railway*, qui assure le seul service ferroviaire entre Halifax et Digby, a déjà fait une tentative. Il n'y a pas de double voie à cet endroit. Mais il existe depuis 50 ans un service de trains, matin et soir, entre Kentville et Halifax. Et compte non tenu du doublement du tarif, de la réduction du service et du manque de coordination avec les services ferroviaires du National-Canadien à partir d'Halifax, c'est encore, pour un bon nombre, le seul moyen de transport entre les divers endroits de la vallée et le centre commercial et financier de la province. Compte non tenu du tourisme pendant l'année de notre centenaire, de la prise de possession, par la province, des Digby Pines, et des étudiants de nos écoles et de nos universités, nombreux sont ceux qui se rendent à Halifax par train pour y recevoir des soins médicaux ou s'y faire hospitaliser, parce qu'ils ne peuvent voyager par la route. Si on peut abandonner le *Dominion*, que dire du *Dominion Atlantic Railway*. C'est un autre domaine où les gens comptent sur l'orientation et, au besoin, sur l'intervention du gouvernement fédéral.

Parlons maintenant d'un service déjà éliminé. Il s'agit du statut de la base de Greenwood de l'ARC comme endroit d'atterrissage possible pour les avions d'Air Canada lorsque ces derniers ne peuvent se poser à l'aéroport international d'Halifax pour cause de brouillard. Pendant bien des années, le brouillard dans l'Est, qui persiste longtemps après les élections, a empêché les atterrissages à Halifax et l'immense base aérienne de Greenwood était un substitut naturel pour l'atterrissage. Habituellement, quand le plafond est zéro dans les Maritimes, Greenwood est ouvert. C'est loin de la situation actuelle, alors que les passagers en provenance de Montréal atterrissent souvent à Stephenville (Terre-Neuve)