

permettez que je cite un passage d'un bulletin du Conseil économique de la région du lac Érié, qui commence en fait par une citation:

«Le lac Érié est si pollué que si quelqu'un y tombe, il ne s'y noie pas; il s'y décompose tout simplement.»

Savez-vous qui a dit cela? Vous l'avez déjà entendu. Ce serait le duc d'Édimbourg lors d'une allocution devant l'assemblée du Conseil de l'Europe, à Strasbourg, en France. Un élève d'école secondaire a dit:

Je n'ose pas me baigner dans le lac Érié de peur de mourir si j'avalais de l'eau.

C'est ce qu'un élève d'école secondaire a dit au cours d'une conférence sur notre environnement. Le bulletin ajoute:

Nous pourrions pardonner l'exagération de ce jeune enthousiaste. Mais on pardonne moins facilement la déclaration inexacte du mari de la Reine et le retentissement international qu'elle a eu.

Vous pouvez me croire, elle a vraiment eu un retentissement international et les riverains du lac Érié en ont souffert au point de vue économique, comme la citation suivante le prouve:

De telles observations, même faites dans un noble but, n'aident pas du tout à trouver une solution et elles sont préjudiciables à d'autres égards.

Considérons le lac Érié pour un moment.

Il est tout simplement faux de dire qu'il est pollué.

Il est pollué à certains endroits et la qualité de l'eau varie avec le lieu, le temps de l'année, le niveau de l'eau et les conditions atmosphériques.

Des généralisations par trop absolues créent des impressions défavorables et difficiles à effacer.

«Les anecdotes et les déclarations relatives à la pollution du lac Érié nuisent au tourisme le long du rivage septentrional.»...

M. le président: A l'ordre. Je regrette d'interrompre le député, mais son temps de parole est écoulé. Comme il est 4 heures, je dois quitter le fauteuil, faire rapport de l'état de la question et demander à siéger de nouveau à la prochaine séance de la Chambre.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

INITIATIVES PARLEMENTAIRES AVIS DE MOTION

LES TRANSPORTS

RÉGION DE L'ATLANTIQUE—DEMANDE D'ADOPTION D'UNE POLITIQUE GOUVERNEMENTALE

M. Charles H. Thomas (Moncton) propose:

Que la Chambre prie le gouvernement d'énoncer immédiatement une politique de transport pour la région de l'Atlantique, fondée sur des solutions modernes aux problèmes actuels et futurs, et de présenter au Parlement, au cours de la présente session, des mesures législatives pour appliquer cette politique.

—Monsieur l'Orateur, si je présente cette motion à la Chambre, ce n'est pas pour le plaisir de me répéter sur un sujet dont j'ai maintes fois saisi le gouvernement, mais bien dans l'espoir de mettre dans mes remarques un nouveau dynamisme qui pousserait le gouvernement à agir et à tenir la promesse qu'il a faite en 1966 de présenter une loi qui créerait une politique de transport globale pour la région de l'Atlantique.

• (4.00 p.m.)

Pourquoi le problème des transports dans les provinces de l'Atlantique me préoccupe-t-il à ce point? Pourquoi ai-je présenté autant d'instances au ministre, à la Chambre, au comité et, à vrai dire, partout où j'ai pu trouver audience? Pourquoi ai-je persisté à demander des réformes quand, semble-t-il, on fait sourde oreille à toutes mes interventions? Pour comprendre, il faut connaître les problèmes particuliers de la région de l'Atlantique. Il faut être conscient de l'importance du rôle que jouent les transports dans cette région du pays. Il faut se rendre compte que la mise en valeur d'une région dépend directement de ses possibilités d'accès aux ressources et aux marchés extérieurs et que son expansion économique dépend dans une large mesure de sa capacité de produire les biens et les services dont a besoin l'économie nationale et d'en disposer en dépit de la concurrence des autres régions.

Il faut admettre aussi que pour pouvoir soutenir la concurrence dans le domaine de l'exportation il faut que la région dispose des facteurs de production, non seulement des installations matérielles voulues, mais d'un système de tarifs qui contrebalance les inconvénients de la situation géographique. Les Pères de la Confédération l'avaient compris lors des entretiens qui ont donné lieu à l'entrée des provinces Maritimes dans l'Union. Cet élément a trouvé une expression tangible dans la construction du chemin de fer Inter-Colonial qui devait mettre les grands marchés du Canada tout entier à la portée de la population des provinces Maritimes. Jusqu'en 1912, le gouvernement appliquait une politique de maintien des tarifs au-dessous de ceux du reste du pays. Mais de 1912 à 1920, des augmentations successives des tarifs-marchandises, plus importantes que celles qu'on appliquait ailleurs au Canada, ont entraîné le mécontentement qui a abouti à la création en 1926 de la Commission Duncan.

Cette commission a reconnu la nécessité de maintenir le tarif du chemin de fer Inter-Colonial pour que la région puisse soutenir la concurrence sur les marchés nationaux. Elle a établi que les augmentations successives des tarifs avaient supprimé le système initial et a recommandé l'adoption de mesures pour venir en aide aux expéditeurs et aux producteurs de la région. Les recommandations de la Commission Duncan ont abouti à l'adoption de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes en 1927, dans un effort avoué pour restaurer le régime intercolonial antérieur du tarif-marchandises.

Certains peuvent s'imaginer que je me suis trop attardé à situer le problème dans son contexte mais je l'ai fait à dessein car beaucoup de gens ont tendance à considérer l'aide consentie au transport dans la région maritime comme une aide au transporteur plutôt qu'à l'acheminement des produits et denrées de la région. Je vais signaler à nouveau une chose sur laquelle je reviendrai plus tard: il ne faut pas considérer l'aide au transport comme une aide au transporteur, mais plutôt comme une aide pour faciliter l'acheminement des produits et denrées de la région. Voilà la dominante de ma thèse. C'est un fait qui a trop souvent échappé aux gouvernements et à ceux qui déplorent les sommes consacrées à aider la région. Je veux aussi dissiper l'idée trop communément admise que le transport n'est pas un facteur important dans l'expansion économique.