

tion de nouvelles mesures fiscales pour favoriser le développement d'une flotte marchande canadienne.

Je ne sais sur quoi s'appuient les ministériels pour dire que ce n'est pas le *statu quo*. Le Canada, pays riche, industrialisé et respecté parmi les grands pays de ce monde possède une flotte marchande digne de lui: Quatre bateaux arborant fièrement le drapeau rouge à feuille d'érable. A la suite de la présentation du rapport du gouvernement, on pourra bientôt chanter en parlant de notre marine marchande: Il était un petit navire qui n'avait jamais jamais navigué. En effet, monsieur le président, un de ceux qui possèdent l'un de ces quatre bateaux est un armateur de Rimouski, M. Jules Jourdain. Ce dernier me racontait que, l'an dernier, il se trouvait dans un des pays du Tiers Monde, sur un quai de débarquement, et ce qu'il a vu l'a tout simplement sidéré. Il a vu des quantités de marchandises et de sacs de blé ou d'autres choses sur lesquelles était clairement inscrit le mot CANADA, et elles étaient transportées par un bateau libérien. Et il m'a dit: J'ai été réellement confus, honteux et surtout révolté à la pensée que notre générosité était transportée par une marine marchande étrangère. Et il a ajouté: Les contrats que le gouvernement fédéral alloue pour le transport des machines et des marchandises extérieures sont accordés à des individus qui n'ont même pas de bateau.

En effet, il s'agit d'agences installées près de Montréal ou d'Ottawa, en quelque part, lesquelles acceptent des contrats du gouvernement et ensuite nolisent des bateaux étrangers avec des équipages de cheap labour. Et il ajouta: On se fait passer cela sous le nez, et moi, qui ai un équipage de 20 employés, j'ai toutes les misères du monde, à mes risques et périls, à faire des affaires avec un bateau de 2,500 tonnes. Voilà la situation actuelle dans notre pays, monsieur le président. Donc, la politique du gouvernement est sans équivoque, nous n'avons pas besoin de marine marchande. Il y aura toujours des armateurs étrangers pour en profiter.

Parlons maintenant d'autres domaines du transport. Je suis intervenu à plusieurs reprises, n'en déplaise à mon confrère de Bonaventure-Îles-de-la-Madeleine (M. Bécharde), qui est l'un de mes amis d'ailleurs, pour apporter certaines critiques des services offerts par le CN aux voyageurs et des services aériens. Je suis particulièrement heureux que l'on se soit décidé à donner un nouvel essor au transport de voyageurs en créant VIA Rail. Les Canadiens ont depuis longtemps abandonné le train comme mode de transport puisque le service était abominable et les wagons désuets. C'est pourquoi les compagnies d'autobus ont tellement prospéré depuis le début des années 60. Nous sommes en retard de 20 ans et même plus sur l'Europe dans le domaine du transport ferroviaire pour passagers. VIA Rail a créé de nombreux espoirs mais il faudra des années avant de réaménager tout un réseau de transport par train. D'ici là, probablement que les gens se seront tellement habitués à l'autobus et à l'avion que VIA Rail ne sera jamais rentable. Tout cela est dû à une absence de leadership en matière de transport. C'est pourquoi nous devons agir maintenant dans le cas de la marine marchande et du transport urbain en banlieue, lequel est délaissé au profit de l'autobus.

Monsieur le président, j'aimerais me reporter au mois de juin 1975, alors que l'ancien ministre des Transports, aujourd'hui sénateur, dévoilait les principes qui guideraient la politique gouvernementale des transports, c'est-à-dire l'accessibilité,

### Les transports

la rentabilité et la prédominance active du gouvernement dans l'aménagement d'un réseau de transport au pays. J'aimerais répéter le dernier principe: la prédominance active du gouvernement dans l'aménagement d'un réseau de transport au pays.

On n'est pas sans savoir, monsieur le président, qu'étant donné les grandes distances qui séparent nos régions, des moyens de transport adéquats et efficaces sont nécessaires. Les régions économiquement faibles ne réussissent pas à se développer, souvent parce qu'elles n'ont pas les infrastructures de transport nécessaires. Je profite de l'occasion pour parler un peu de l'Est du Québec. J'ai eu l'occasion de revenir à la charge à plusieurs reprises pour réclamer des améliorations au service aérien dans la péninsule gaspésienne et aux Îles-de-la-Madeleine. Le gouvernement a annoncé dernièrement certaines améliorations, et je m'en réjouis. Prenons le service de VIA Rail. N'allons surtout pas parler du train à la population de notre région. Nous sommes très mal desservis, l'hiver comme l'été. Le train est toujours en retard. Présentement, le conflit à la compagnie d'autobus Voyageur persiste. Or, toute une partie de la péninsule gaspésienne n'est desservie que par cette compagnie. Ce territoire s'étend de Gaspé jusqu'à Mont-Joli, en passant par Sainte-Anne-des-Monts et Matane. Cette situation est tout à fait inacceptable. Alors mon collègue de Vegreville rend un immense service au Canada aujourd'hui en nous permettant de nous exprimer sur un sujet aussi important pour l'avenir de notre pays.

Monsieur le président, il nous faut réagir le plus tôt possible en définissant une politique de transport à partir des besoins de la population et des besoins de notre temps. Si, au cours des années, nos réserves de pétrole diminuent, et que le prix des carburants augmente, les Canadiens se tourneront beaucoup plus vers le transport en commun, le train, l'autobus ou l'avion. Il faudra donc faire preuve d'initiative et ne pas avoir peur de relever le défi, comme c'est la situation malheureusement pour la marine marchande. A la suite des coupures budgétaires, je me demande si nous pouvons nous attendre à des projets d'envergure dans le domaine du transport. Mais je crois qu'il faut souligner avec insistance que ce sont les régions dites économiquement faibles qui souffrent le plus des lacunes dans le domaine du transport. Il est sûr que les industries ne vont pas s'établir là où il n'y a pas de service adéquat de transport de marchandises, de même que des installations accessibles aux voyageurs. Alors les seules industries que nos régions économiquement faibles pourront obtenir seront des industries primaires, c'est-à-dire des industries d'exploitation de ressources naturelles et de petites industries d'envergure locale.

C'est donc que tous nos problèmes économiques se rattachent à divers degrés à la situation des transports. Je me permettrai d'ajouter que nous aurions peut-être intérêt à nous inspirer de certains pays d'Europe et même des États-Unis qui accomplissent des progrès substantiels depuis les dernières années. Les États-Unis ont d'ailleurs décidé de protéger leur marine marchande et d'en assurer l'essor. Nous aurions peut-être avantage à mettre sur pied une commission d'enquête pour faire un relevé des besoins des diverses régions en matière de transport, et mettre de l'avant avec la participation des provinces des plans conjoints de développement des réseaux de transport. Toute la question des transports est tellement vaste que nous pourrions nous éterniser à la débattre. Je termine donc mes remarques en remerciant mon collègue de Vegreville