

autrement. En comparaison du tarif correspondant ailleurs au Canada, celui des provinces atlantiques demeure encore sensiblement inférieur à la moyenne nationale.

C'était là les principales recommandations du rapport concernant les provinces atlantiques. Il est clair, je pense, que nous avons donné suite à la plupart. Cela ne veut pas dire que le travail est terminé. Il est probable que le régime de distribution encore compliqué et souvent coûteux qui existe à l'intérieur de la région atlantique soit plus préjudiciable que les tarifs-marchandises eux-mêmes. Je conviens en accord avec le rapport des premiers ministres qu'une plus grande rationalisation de la distribution est souhaitable, même nécessaire; il y a actuellement progrès considérable dans ce secteur. Nous n'avons qu'à songer à l'accroissement notable des mouvements de camions pour nous en rendre compte. Et il y aura encore des changements.

Au ministère des Transports nous reconnaissons que des changements s'imposent. Par contre, ce que je ne prise pas en tant que ministre, c'est l'idée, sur laquelle certains semblent s'obstiner, qu'à un certain moment nous allons présenter une politique universelle et définitive des transports qui, elle aussi, deviendra toute aussi rigide et permanente que l'a déjà été le régime prévu par la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. La politique des transports doit pouvoir évoluer. Elle doit non seulement tenter d'atteindre des objectifs actuellement identifiables, mais aussi être assez flexible pour nous permettre de réagir promptement devant de nouveaux besoins ou lorsque des exigences cessent de se présenter.

Historiquement—on néglige souvent ce point à mon avis—le but principal, peut-être l'unique raison des subventions au transport de marchandises et d'autres formes d'aide à la région atlantique, fut de permettre à l'industrie de cette région de concourir plus équitablement avec celles des autres régions de notre pays. La raison essentielle fut que les marchandises diverses qui étaient produites dans l'Est ne pouvaient être vendues à un prix concurrentiel à cause du coût trop élevé du transport de ces marchandises à destination des marchés situés à l'ouest de cette région. Le même principe de base a par la suite inspiré la décision de verser des subventions dans cette région pour que son industrie et son commerce puissent, mieux qu'auparavant, satisfaire aux besoins internes de la région. Je souligne que ce n'est que tout récemment que le rapport entre les frais de transport et le coût de l'importation de marchandises dans la région est devenu une question cruciale. Dans une bonne partie du débat actuel, c'est le thème favori de plusieurs personnes qui protestent contre l'accroissement des taux de transport de marchandises et contre d'autres modifications au tarif. Nul n'est plus au courant que moi du coût élevé de la vie dans la région atlantique, mais la confusion est inévitable lorsque les deux objectifs de l'expansion industrielle et de la diminution du coût de la vie se retrouvent dans la même thèse.

Lorsqu'on subventionne le transport de toutes les sortes de marchandises qui sont expédiées aux provinces de l'Atlantique, cela profite sans doute aux manufacturiers des autres régions du Canada qui alimentent cette région. Il s'ensuit certainement que de telles subventions doivent nuire aux manufacturiers des provinces atlantiques qui sont en concurrence directe avec ceux de l'extérieur. Par conséquent, dans une certaine mesure du moins, les subventions inconditionnelles au transport de marchandises à destination de cette région, même si elles peuvent entraîner une diminution du coût, nuisent à l'expansion écono-

mique ou industrielle qui constitue un objectif plus général.

Je trouve donc nécessaire de bien distinguer ces deux objectifs qui s'opposent souvent. A mon avis, l'expansion économique a beaucoup plus d'importance et c'est dans cette direction que nous devons tendre à élaborer le genre de politique des transports dont j'ai parlé. Je tiens à souligner que je ne me désintéresse pas de la question du coût de la vie, mais il existe d'autres mécanismes qui aideront mieux à régler ce problème. Je dois dire en passant que les tarifs-marchandises et autres éléments semblables n'ajoutent pas au coût de la vie seulement dans les provinces atlantiques. Le même problème général se pose dans bien d'autres endroits au Canada et on conviendra en général, je pense, que dans cette région-problème, du moins, une concurrence plus sérieuse et plus efficace réussira mieux que des subventions à apporter la meilleure solution.

Je me propose au cours de mes remarques de vous montrer la façon remarquable dont cette concurrence gagne du terrain et les différences relatives que présentent les tarifs-marchandises des chemins de fer dans les provinces atlantiques par rapport au reste du Canada. Je crois pouvoir démontrer aussi que, du point de vue de l'expansion industrielle, il existe peu d'indices donnant à penser que la formule antérieure de subvention était vraiment efficace. Une des raisons est que, à venir jusqu'à l'an dernier ou à peu près, l'aide disponible ne s'appliquait qu'aux envois par chemin de fer. Comme vous le savez, on y a maintenant substitué les cargaisons, et je vois dans la concurrence plus efficace que fait le transport routier aux chemins de fer une source d'encouragement.

Quant à la subvention maintenant versée aux mouvements à l'intérieur de la région, on note encore une fois des signes croissants de l'inefficacité relative des arrangements actuels. Ces derniers jours, j'ai reçu le second rapport du comité fédéral-provincial constitué en 1970 pour formuler des recommandations au sujet de la subvention dite intrarégionale et un certain nombre de questions connexes. J'ai l'intention de le mettre à la disposition des députés dans un bref délai. Nous n'avons pu jusqu'ici en faire une étude approfondie, mais je crois pouvoir dire que ses conclusions confirment que des changements s'imposent dans les méthodes actuelles de paiement de manière à rendre ces méthodes plus sélectives et partant plus efficaces.

Le rapport du premier comité a révélé certains faits surprenants à l'appui de cette thèse, que je rappellerai aux députés. Par exemple, il y a lieu de signaler qu'en 1970 on versait, au titre de subventions pour des expéditions par rail à l'intérieur des provinces de l'Atlantique, environ 8 millions de dollars pour l'année, chiffre qui n'a guère varié au cours de la dernière décennie. Cela indiquerait que la plus grande partie, sinon la totalité de l'expansion des dernières années, est imputable aux transports routiers. C'est aussi un fait significatif que la plus grande partie des transports ferroviaires subventionnés ont leur point de départ et leur point d'arrivée à l'intérieur d'une seule province. Cela s'applique à 68 p. 100 de tous ces transports dans l'ensemble de la région Atlantique. Comme on pourrait s'y attendre, à Terre-Neuve, la proportion atteint 91 p. 100. Évidemment, il s'ensuit que le transport par voie ferrée joue un rôle moins important que les autres modes de transport dans le commerce interprovincial.

Ainsi que certains députés le savent sans doute, le comité a noté, par ailleurs, qu'un nombre relativement