

il faudrait placer l'industrie agricole de la région atlantique du Canada dans une position aussi avantageuse que celle de toute autre région du pays. A cette fin, les concentrés de protéines et les suppléments minéraux en provenance du Centre des États-Unis et du Canada utilisés dans les provendes pour le bétail et la volaille, devraient aussi relever des dispositions de la politique fédérale d'aide au transport des provendes, afin que les producteurs de la région atlantique puissent soutenir la concurrence de ceux du Centre du Canada.

Ce n'est que si le gouvernement fédéral amorce sérieusement une politique globale des transports comme celle-ci que nous pouvons espérer appuyer l'industrie et l'agriculture sur une base viable. Il est vrai que le gouvernement a pénétré dans le domaine du camionnage et du transbordement, et qu'il a fourni une aide incommensurable à la construction routière. Il a par ces moyens essayé de faire de l'industrie du camionnage un concurrent sérieux pour les chemins de fer. Jusqu'ici, pourtant, le volume de marchandises transportées par camion ou autrement n'a pas été suffisant pour forcer le CN, le principal réseau ferroviaire dans les provinces atlantiques, à faire régner un régime de tarifs bon marché et concurrentiels semblable à celui qui s'applique à la plupart des produits d'importation encombrants dirigés vers l'intérieur et aux produits finis ou agricoles encombrants dirigés vers l'extérieur.

Même s'il a essayé, le gouvernement n'a pas réalisé l'objectif de la loi nationale des transports et doit donc, à cette fin, prendre de nouvelles initiatives. Celles que le ministre des Transports (M. Jamieson) a annoncées aujourd'hui sont assurément encore très éloignées de celles qui s'imposent. Il a laissé entendre aux expéditeurs de la région atlantique qu'il a été complètement absorbé par la question de la politique aérienne, et pas le moins du monde par celle du tarif-marchandises de ma région. C'est du joli, qu'un ministre qui vient de la région atlantique et qui devrait savoir plus que quiconque combien grave est la situation des transports dans tous les secteurs de l'économie, aille donner pareille impression! Nous voilà, à compter d'aujourd'hui, sans politique des transports dans les provinces Maritimes par suite de ce que le Ministre a dit. Cela prouve bien la faiblesse de la déclaration du ministre.

Comme le ministre se soucie beaucoup de la politique de l'air, j'aimerais faire quelques observations à ce sujet. Celles-ci auront trait à une question qui m'irrite, on ne peut plus. J'ai remarqué, non sans inquiétude, qu'un Canadien peut facilement voyager par avion vers presque n'importe quelle destination à l'étranger à des taux très abordables. Ayant voyagé récemment par avion, je me suis procuré les tarifs d'Air Canada au pays et vers l'étranger pour les comparer et voir ce qu'on demande aux voyageurs de payer. Vous pouvez voyager par avion d'Halifax à Londres pour \$106 de moins que de Saint-Jean à Vancouver. Une excursion de 45 jours de Vancouver à Londres vous coûte \$334, alors qu'elle vous coûtera \$358 de Vancouver à Halifax. Autrement dit, vous pouvez vous rendre de Vancouver à Londres pour \$24 de moins que de Vancouver à Halifax.

• (2110)

M. l'Orateur suppléant (M. Laniel): A l'ordre. Je regrette d'avoir à interrompre le député mais son temps de parole est écoulé.

M. David Orlikow (Winnipeg-Nord): Monsieur l'Orateur, nous étudions ce soir une motion de l'opposition officielle

reprochant au gouvernement de n'avoir adopté aucune politique nationale des transports. J'approuve cette motion car le ministre n'a aucune politique des transports. Écoutant le député d'Ontario (M. Cafik) qui, il y a quelques instants, nous exposait certaines des idées qu'il a soumises au ministre des Transports (M. Jamieson) il y a deux ans relativement à la nécessité d'encourager les transports de banlieue, je me demandais comment il pouvait appuyer un gouvernement qui n'est même pas parvenu à entamer l'élaboration d'une politique nationale des transports.

La politique gouvernementale est une politique par défaut. Examinons simplement les événements. Le ministre de l'Environnement (M. Davis) se trouve en Suède où il prononce de magnifiques discours sur la nécessité de juguler la pollution. Au Canada, nous encourageons la concurrence entre le camionnage et les chemins de fer, bien qu'indiscutablement les camions se trouvent dans l'impossibilité de transporter du fret sans polluer l'atmosphère. Nous encourageons cette pollution en subventionnant la construction d'autoroutes tout en exigeant des chemins de fer qu'ils construisent et entretiennent leurs lignes. Nous décourageons les usagers des chemins de fer en relevant le prix des billets tout en encourageant les gens à voyager en voiture sur des superautoroutes qui ne leur ont rien coûté.

L'un des meilleurs moyens de transport sont les chemins de fer que pourtant nous détruisons. Un train parcourt en deux heures les 120 milles qui séparent Ottawa de Montréal. Lors de mon entrée au Parlement, il y a dix ans, cinq à huit trains effectuaient quotidiennement ce parcours. Nous avons maintenant tellement augmenté le prix des billets, supprimé les wagons-restaurants et réduit le nombre des trains que les usagers ont abandonné ce parcours. Par contre, un autocar part toutes les heures. De nombreuses automobiles utilisent cette route et le Québec a dû construire une superautoroute. L'Ontario construit actuellement sa superautoroute qui sera reliée à l'autoroute québécoise.

Il ne suffit pas au ministre des Transports d'avoir pratiquement éliminé les trains de voyageurs; il va maintenant dépenser 200 millions de dollars pour encourager les voyages par avions à décollage et atterrissage courts. Quelle folie est-ce là? En deux heures de train, on se rend du centre d'Ottawa à celui de Montréal et l'on va dépenser 200 millions de dollars pour pouvoir voler de quelque part à Ottawa jusqu'à je ne sais où à Montréal en 48 minutes. Voilà monsieur l'Orateur, le genre de politique de transport que le gouvernement a élaborée.

Un nombre suffisant de députés des Maritimes et des Prairies ont déjà parlé des iniquités du tarif-marchandises pour que je n'aie pas à les consigner encore au compte rendu. Le député de Lisgar (M. Murta) a illustré par des exemples la différence entre divers coûts de transport de marchandises et comment il est moins coûteux d'acheminer des marchandises de Montréal à Vancouver que de Winnipeg à Vancouver. C'est qu'il existe une autre route: on peut en effet expédier les marchandises par mer entre Montréal et Vancouver en passant par le canal de Panama, ce qui signifie que les chemins de fer sont obligés de réduire leur tarif pour soutenir la concurrence entre Montréal et Vancouver, ce qui n'est pas le cas pour un point de départ comme Winnipeg.

Je voudrais consacrer quelques instants à parler d'un sujet que le ministre a abordé cet après-midi et au sujet duquel je l'ai interrompu, en plaisantant un peu, mais pas tout à fait. Je n'ai pas ses propos sous les yeux, mais je