

être ensuite la chance d'avoir la correspondance avec le vol 167 Montréal-Ottawa d'Air Canada. Un de nos collègues s'y est un jour cassé le nez avec six autres voyageurs, l'avion étant complet. Pour ma part, la même mésaventure m'est arrivée deux fois. Il n'y a plus alors qu'à attendre trois heures et demie à Montréal le départ de l'avion suivant.

Avant de parler des améliorations qui pourraient être apportées aux transports aériens des provinces maritimes, je dois ajouter que c'est le meilleur mode de transport actuellement à notre disposition. Le problème des transports aériens c'est que nous n'avons pas assez de vols directs à l'intérieur même des Maritimes et à destination des villes du Canada central et du nord des États-Unis. Et cela parce qu'il n'y a pas suffisamment de volume pour que la chose soit rentable. Même avec les importantes subventions touchées par les transporteurs aériens il est déjà difficile de trouver assez de voyageurs pour assurer une bonne desserte.

Le malheur c'est qu'il n'y aura jamais suffisamment de volume s'il n'existe pas de liaisons, voilà le cercle vicieux dans lequel sont enfermés les transports des provinces atlantiques. Il faudrait absolument un excellent service de fret aérien, si l'on veut doter le Canada de l'Atlantique d'une base commerciale et industrielle solide. C'est pourquoi certaines des entreprises les plus importantes des provinces de l'Atlantique ont acheté leurs propres appareils.

Dans les provinces de l'Atlantique le service voyageurs et, dans une certaine mesure, le service de transport des marchandises n'est pas très bon car les chemins de fer ont laissé leurs assises s'endommager au point que les trains ne circulent que très lentement, et le matériel qu'ils utilisent, particulièrement pour le service voyageurs, est généralement vieux de 25 ans ou plus. Notre industrie de la pomme de terre dépend largement des États-Unis, parce qu'elle doit y louer ou y acheter les wagons réfrigérés. Le manque d'équipement lui a beaucoup nu.

Ce sont les ports en eau profonde de Halifax et de Saint-Jean qui constituent la porte du commerce dans les Maritimes, car leur position géographique avantageuse pourrait faire d'elles des grandes artères de commerce, avec l'expansion économique nécessaire et un équipement moderne approprié. On a grandement besoin dans les provinces de l'Atlantique d'améliorer notamment les entrepôts des ports terminaux et les équipements de manutention.

Les routes constituent à présent dans ces régions les principales artères de commerce, et sont entretenues avec soin par les ministères chargés du transport routier. Il est essentiel, au printemps, d'imposer des restrictions aux poids lourds pour conserver les routes en bon état le reste de l'année. Avec ces réglementations, les camionneurs ne sont autorisés qu'à des tonnages limités et par conséquent ils doivent faire plusieurs parcours pour le même volume de trafic, ce qui fait monter considérablement le coût du transport des marchandises.

En améliorant le réseau routier, on stimulerait grandement l'économie. Ainsi on peut élargir dans bien des cas les routes existantes en faisant des routes à quatre voies, avec deux voies dans chaque direction, les sections à forte déclivité étant moins onéreuses à construire pour la même sécurité, sur les routes à

voie unique. L'économie ainsi réalisée compenserait largement la construction de voies supplémentaires.

La construction d'autoroutes modernes laisse à désirer dans les Maritimes, car sans l'aide fédérale nos gouvernements provinciaux n'ont pas d'argent pour les construire. Dans le Nouveau-Brunswick, par exemple, il me semble que le gouvernement fédéral devrait participer aux frais de construction de la route de ceinture de Fredericton, de la route qui traverse le nouveau pont au-dessus de la rivière, à Fredericton, ainsi qu'à la construction de la route à quatre voies reliant la capitale, Fredericton, au port de Saint-Jean.

Confronté à ce genre de concept, le gouvernement fédéral répond avec trop d'empressement que les besoins actuels n'exigent pas de pareilles dépenses. Il y a deux ans seulement, le gouvernement a refusé d'appuyer le programme quinquennal de construction de route et de ponts élaboré par le Nouveau-Brunswick. Il est bien certain que la circulation ne sera jamais assez dense pour justifier de telles routes à moins qu'on ne les construise pour stimuler le développement et la croissance démographique qui rendraient alors de telles routes nécessaires.

En dépit de toutes les subventions, les tarifs-marchandises demeurent trop élevés puisqu'il l'étaient dès le début. Le 31 mai l'an dernier, le comité permanent des transports et communications a été saisi d'un bon exemple de cette situation, soit les produits forestiers du Nouveau-Brunswick dont la valeur est considérable. On a fait une comparaison entre les tarifs du Nouveau-Brunswick et ceux de la Colombie-Britannique et nous avons constaté que les taux pour le bois brut étaient de 60 p. 100 plus élevés au Nouveau-Brunswick.

Un grand nombre de planteurs de pommes de terre au Nouveau-Brunswick se sont rendu compte que les hausses de 20 et de 12 p. 100 prévues pour les prochains mois les obligeraient à réduire leurs marges de bénéfice au point de devoir tout abandonner.

A quatre reprises depuis quelques années, on a assisté à une attaque concertée contre les taux «jusqu'à... et à l'est de» qui rendent possible l'exportation des grains et des farines par les ports de l'Atlantique, et si ces efforts réussissaient, il s'ensuivrait que les ports de Halifax et de Saint-Jean seraient les seuls ports nationaux qui ne seraient pas subventionnés pour l'exportation des grains. En fait, la partie serait perdue pour presque tous les expéditeurs des Maritimes si l'on adoptait le concept du paiement par l'utilisateur.

D'une manière générale on croit que les chemins de fer, qui sont maîtres de leurs taux, exigent jusqu'à la limite du possible, et compte tenu de la faible concurrence et de l'éloignement des marchés, les Maritimes, captives des chemins de fer, seraient dans une position intenable.

Il est absolument essentiel de procéder à des changements fondamentaux si les provinces doivent rattraper le reste du Canada. Le premier changement doit s'effectuer à la direction du ministère des Transports. Il existe un tel fouillis et une telle lourdeur dans ce ministère que presque tout le temps est consacré à mettre de l'ordre dans ce gâchis. C'est pour cette raison que depuis trois ans, le ministère n'a pas réussi à présenter aucune proposition vraiment intéressante.