

frais et avec d'heureux résultats, depuis trois ans et même avant cela.

Pendant la fin de semaine, j'ai tenu la plus récente de nombreuses réunions avec les représentants du CN, en vue d'améliorer encore davantage la voie ferrée. Il y a des pentes et des courbes qu'on pourrait peut-être éliminer et j'ai demandé, entre autres estimations, le détail des frais. En ce qui concerne le service voyageurs, je répète ce que j'ai dit il y a quelques jours aux représentants des syndicats nationaux des chemins de fer, lorsque nous sommes rencontrés à Ottawa. Il est de plus en plus manifeste que le transport des voyageurs par chemin de fer à l'avenir dépendra dans une large mesure d'une nouvelle technologie. Au Canada et aux États-Unis, l'expérience nous a appris que le transport classique des voyageurs par chemin de fer ne saurait concurrencer les autres modes de transport sur de longs parcours et à travers des régions à faible densité de population. C'est pourquoi le ministère des Transports et la CCT, suivant mes instructions, ont accéléré les recherches dans cet important domaine.

Nous avons établi la première estimation complète d'une emprise entre Windsor, Ontario, et la ville de Québec. Nous étudions soigneusement les méthodes et les modes nouveaux du transport au sol. Une étude du transport de banlieue pour la région métropolitaine de Toronto, à laquelle participent tous les échelons du gouvernement, sera terminée en mai ou en juin. Tout ce travail, et bien d'autres activités, dont certaines concentrées dans nos universités, aussi bien que l'accord que j'ai eu la satisfaction de négocier en vue du partage des données de la recherche avec les États-Unis, conduiront, j'en suis sûr, à des améliorations et à des innovations considérables dans les années à venir. Il n'est pas du tout inconcevable que de cette association des recherches et des essais naissent des idées et des conceptions qui rendront possible la réalisation de modes de transport ferroviaire plus rapides et plus confortables dans de nombreuses régions du Canada, y compris Terre-Neuve.

Maintenant, je passe au transport aérien. Le rapport des premiers ministres demandait une redéfinition de la politique du transport aérien pour permettre une nouvelle répartition des routes aériennes entre les transporteurs des lignes principales et des lignes régionales, et proposait des dédommagements pour les transporteurs qui desservent des secteurs peu rentables du réseau. Il proposait que le gouvernement fédéral accorde de l'aide aux transporteurs régionaux pour leur permettre de renouveler l'équipement de leurs flottes et d'améliorer leurs installations aux aéroports et leur outillage de navigation.

Air Canada a déjà amorcé des entretiens au niveau des transporteurs régionaux, en vue d'une nouvelle répartition de certaines routes. L'escala de Goose Bay est passée d'Air Canada à EPA. En 1970, EPA a reçu en subventions un total de 1.3 million de dollars. Mon ministère a adopté un plan quinquennal pour améliorer ses aéroports et les munir de la radio navigation appropriée. Une bonne partie du travail est déjà accomplie. A Saint-Jean de Terre-Neuve, bien que nous ayons rencontré des problèmes techniques que nous n'avions pas prévus, le système d'atterrissage aux instruments pour l'une des principales pistes fonctionne de façon satisfaisante, et un deuxième, sur une autre piste, commencera à fonctionner au cours de cette année.

Incidemment, et cela intéressera particulièrement les députés d'en face techniquement avertis et surtout le député de Dartmouth-Halifax Est (M. Forrestall), les ingé-

nieurs de la région travaillent à offrir cette possibilité aux installations de catégorie deux, c'est-à-dire: visibilité verticale 100 pieds, visibilité horizontale un quart de mille. En cas de réussite, cela réduira sensiblement l'influence du mauvais temps sur l'exploitation des aéroports. Je vois que le député de Hillsborough (M. Macquarrie) est ici aujourd'hui. Je l'informe que des améliorations sensibles seront apportées cette année à l'aéroport de Charlottetown au coût d'environ un demi million de dollars sinon plus.

Quant aux ports, les premiers ministres ne réclament rien de précis sinon qu'ils signalent la nécessité de consultations, d'études et d'accords financiers entre les gouvernements provinciaux et fédéral pour profiter du progrès technologique. Différentes consultations et études sont en cours surtout en ce qui concerne Saint-Jean et Halifax où de nombreuses consultations ont déjà eu lieu. La création du Conseil des ports nationaux et d'autorités portuaires locales constitue une bonne solution à ce problème.

Le rapport évoquait la nécessité d'accroître la capacité du transbordeur Wood Island-Caribou et de réduire les barèmes appliqués aux camions sur les transbordeurs de l'Île-du-Prince-Édouard. Un nouveau bateau destiné à desservir Wood Island est en cours de construction et, pendant l'automne 1970, les tarifs appliqués aux camions par les transbordeurs de l'Île-du-Prince-Édouard ainsi que de Terre-Neuve ont été réduits. L'année dernière, de nouveaux bateaux, le *Holiday Island* et le *Vacationland* ont été mis en service entre Borden et Tormentine augmentant ainsi considérablement la capacité de transport. Le rapport demandait également une structure tarifaire acceptable pour le transbordeur Digby-Saint-Jean. Tout indique que le niveau de service et la structure tarifaire actuelle ont été bien reçus, ce qui est confirmé par le second rapport du comité fédéral-provincial.

La section sous l'en-tête du transport par voie d'eau mentionne le besoin d'une étude plus approfondie des services côtiers et des services et tarifs océaniques.

• (1550)

Le rapport Darling a par la suite été préparé et il est actuellement à l'étude. Il offre, puis-je ajouter, de nombreux points de vue divergents, exposés en réponse à mon invitation.

En ce qui concerne les recherches et les organismes dans le domaine du transport, les observations portent principalement sur le travail que les provinces devraient elles-mêmes effectuer.

Pour ce qui est du gel du tarif-marchandises, on recommandait de la maintenir jusqu'à la mise en vigueur de la nouvelle politique régionale, toutefois, ce blocage a pris fin en 1969 pour les raisons que j'ai expliquées et qui, à mon avis, sont valables.

Quant aux hausses du tarif ferroviaire depuis 1969, je voudrais signaler que le blocage du tarif-marchandises qui a débuté en 1959 avec l'application de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises a été maintenu dans les provinces atlantiques 30 mois de plus qu'ailleurs au Canada. Cela signifie qu'il y a un écart dans l'application des hausses dans les provinces atlantiques et même si cet écart a été réduit dans une certaine mesure, il ne semble pas maintenant qu'il doive être entièrement éliminé. En outre, la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes restreint le tarif ferroviaire dans le territoire choisi et à l'égard de marchandises en partance vers d'autres endroits au Canada à des niveaux inférieurs à ceux qu'il atteindrait