

une politique aérienne. En ce qui concerne les transports dans les provinces de l'Atlantique, tout reste maintenant en l'air, en effet.

Nous devons agir dès maintenant si nous voulons régler les nombreux autres problèmes qui assaillent l'industrie des provinces atlantiques depuis qu'au printemps de 1969, les premiers ministres de ces quatre provinces ont présenté au ministre des Transports leur projet à longue échéance en vue d'une politique réaliste des transports dans cette région. Le 2 septembre 1969, le gouvernement fédéral a fait connaître la politique qu'il préconisait pour remplacer celle soumise par les premiers ministres des provinces atlantiques. C'est ainsi qu'il a établi une commission consultative composée de quatre représentants pour les provinces et de deux représentants pour le gouvernement fédéral. Cette commission est demeurée consultative dans toute la force du terme, son dernier rapport n'étant rien d'autre qu'une liste de bons conseils qui ne propose rien de nature à vraiment aider les provinces intéressées. Cette commission n'est pas l'ombre de l'organisme proposé par les quatre premiers ministres. Elle a fait preuve de faiblesse et d'inefficacité dans ses efforts pour aider la région à combler les lacunes dans le domaine des transports. Dans leur rapport, les premiers ministres déclarent ce qui suit, et je cite:

Les provinces accepteront la modification du régime de subventions générales au transport intra-régional, sous la stricte réserve

J'insiste sur les mots «stricte réserve».

... qu'un organisme fédéral-provincial soit autorisé à administrer l'aide aux transports provenant de fonds fédéraux et destinée à des industries choisies au sein des provinces de l'Atlantique.

Cela se trouve à la page 11 du rapport des premiers ministres des provinces de l'Atlantique intitulé «Les éléments de base d'une politique de transports pour les provinces de l'Atlantique» et présenté au gouvernement fédéral en mars 1969. A la page 12 de ce rapport, les auteurs proposent que les membres de cet organisme soient des résidents des provinces de l'Atlantique et que ses bureaux administratifs soient situés dans ces provinces.

Le gouvernement fédéral n'a pas donné suite aux désirs des premiers ministres provinciaux ni en ce qui concerne le caractère de l'organisme, ni en ce qui concerne sa composition. Le comité n'a ni pouvoirs, ni fonds. Cependant, le gouvernement fédéral a obtenu ce qu'il proposait, soit la réduction des subventions intra-régionales. Elles ont été réduites de 20 à 17½ p. 100. Le gouvernement s'était proposé de les réduire de 2½ p. 100 de plus, c'est-à-dire à 15 p. 100 le 1^{er} avril dernier, mais comme les hommes d'affaires ainsi que d'autres ont protesté énergiquement avant le 1^{er} avril, la réduction proposée de 2½ p. 100 n'a pas été mise en vigueur.

• (2100)

Les premiers ministres provinciaux recommandaient aussi, à la page 23 de leur rapport:

Que le gouvernement fédéral prenne les dispositions nécessaires, soit au moyen d'une loi, soit en vertu d'un accord, pour maintenir le gel des tarifs ferroviaires dans les provinces atlantiques jusqu'à ce que la politique régionale des transports entre en vigueur.

Le gouvernement a mis en œuvre en septembre 1969 sa version diluée et méconnaissable du rapport des premiers ministres et immédiatement après, les tarifs-marchandises commencèrent à monter. Les tarifs qui, le 23 septembre 1959, étaient de 50c. étaient portés à 81c. le 14 février 1972—une augmentation de 62 p. 100. Les tarifs-marchan-

disés qui, le 23 septembre 1969, s'établissaient à \$1 furent portés à \$1.46 le 14 février 1972—soit une augmentation de 46 p. 100. Les tarifs établis le 23 septembre 1969 à \$2.50 étaient portés à \$3.32 le 14 février 1972—ce qui représente une majoration de 33 p. 100.

En tout et partout, il y a eu sept hausses des tarifs-marchandises depuis le 23 septembre 1969, date à laquelle on a permis aux chemins de fer de les augmenter. Je ne m'oppose pas à ce que les chemins de fer augmentent leurs tarifs s'ils ont besoin de fonds pour assurer le service, mais je m'oppose à ce que le gouvernement fédéral leur permette ces hausses de tarifs sans savoir au préalable si elles sont nécessaires, et deuxièmement, si les industries du littoral atlantique sont en mesure de les payer, car on pourrait alors aviser à une sorte de subvention pour contrecarrer les effets de l'augmentation. Mais on ne l'a jamais fait.

En vertu de la politique ministérielle de l'heure, les tarifs-marchandises vont augmenter sans cesse et indéfiniment jusqu'à ce qu'il n'y ait plus une seule entreprise de rentable dans la région. Dans sa déclaration d'aujourd'hui, le ministre ne donne pas beaucoup de raisons d'espérer à l'industrie, du côté des hausses de tarifs. Il paraît qu'il y en aura une autre bientôt. Il est évident que ce n'est pas le discours du ministre aujourd'hui qui va nous permettre de remédier à la situation.

Depuis 1867, la région atlantique a essuyé maintes difficultés dont un bon nombre remontent au tout début. C'est au gouvernement fédéral et à ses politiques que nous sommes redevables de bon nombre des problèmes qui nous assaillent aujourd'hui. La politique nationale d'industrialisation, qui remonte à 1867, ainsi que la politique tarifaire du fédéral ont rendu le développement de l'industrie particulièrement difficile dans l'Est comme dans l'Ouest. C'est un handicap dont les deux régions souffrent encore aujourd'hui.

Les provinces atlantiques comme les provinces de l'Ouest continuent de subventionner le complexe industriel du centre du pays. La région atlantique a été affligée d'une seconde décision, du domaine militaire cette fois, qui rendait le voyage de cette région aux marchés de la région centrale du pays plus long et plus cher qu'il ne l'avait jamais été. Nous n'avons jamais eu de politique des transports qui ait permis à nos produits d'aller faire concurrence sur un pied d'égalité sur les marchés du centre du pays et le gouvernement n'a jamais consenti à modifier le régime tarifaire pour nous permettre d'acheminer nos produits vers le Sud, comme il serait logique de le faire.

Il est grand temps que le gouvernement fédéral prenne des mesures si nous voulons bénéficier d'une véritable politique des transports. Premièrement, il faut abaisser les barrières tarifaires afin que les marchandises provenant de notre région, puissent atteindre leur marché naturel, le nord-est des États-Unis à des prix de concurrence. Deuxièmement, il devrait exister une procédure d'appel efficace contre l'avalanche des majorations du tarif-marchandises qu'a subies la région depuis le 23 septembre 1969. Troisièmement, il faudrait créer et financer un organisme semblable à celui qu'ont proposé les ministres des provinces atlantiques, afin que les objectifs initiaux de leurs propositions soient réalisables. Quatrièmement, il faut émousser l'activité du Canadian Car Demurrage Bureau afin qu'il ne puisse arbitrairement, modifier la base des frais de surestaries sans que les expéditeurs aient au moins l'occasion de défendre leur cause en faisant appel à la Commission canadienne des transports, lorsqu'ils estiment les frais exorbitants. Cinquièmement,