

Transport maritime

● (1532)

[Français]

M. Pinard: Monsieur le président, après consultation avec les partis de l'opposition, j'aimerais signaler qu'il est 4 heures et que nous devrions procéder à l'étude de l'avis de motion n° 23, au nom de l'honorable député de York-Sunbury (M. Howie). Je demande le consentement unanime de la Chambre pour que tous les avis de motions précédant cet avis de motion n° 23 soient réservés et que l'heure des députés se termine à 5 heures moins 25, alors qu'on pourra déclarer qu'il est 5 heures.

[Traduction]

L'Orateur suppléant (M. Ethier): La Chambre a entendu la requête du secrétaire parlementaire qui suggère à la présidence de considérer qu'il est 4 heures et de laisser au *Feuilleton* tous les avis de motion qui précèdent le n° 23, avec le consentement unanime de la Chambre. D'accord?

Des voix: Oui.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES— MOTIONS

[Traduction]

LES TRANSPORTS

L'OPPORTUNITÉ D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT DANS LES PROVINCES MARITIMES

M. J. Robert Howie (York-Sunbury) propose:

Que le comité permanent de l'expansion économique régionale soit autorisé à étudier la possibilité d'employer les transports comme moyen de stimuler l'expansion économique régionale, notamment en mettant sur pied un réseau moderne de transport dans les provinces Maritimes, réseau qui inclurait le transport par autobus, par train, par route et par air, et à faire rapport à la Chambre sur ses conclusions sur les mérites de ce concept et sur les meilleurs moyens de le réaliser.

—Monsieur l'Orateur, il faut attirer l'attention de tous les ministères fédéraux sur la question des transports régionaux si nous voulons aider les habitants des provinces de l'Atlantique à se tirer d'affaire. La question des transports revêt une importance primordiale pour cette région et puisqu'elle est étroitement reliée au problème de l'expansion économique régionale, je tiens à ce qu'elle soit étudiée par le comité compétent de la Chambre avec toute la latitude que lui donne son mandat.

Le problème de l'absence d'un réseau de transport adéquat dans les provinces Maritimes se pose depuis le début du siècle, depuis que l'Intercolonial a été annexé au Canadien National. En 1923, les Maritimes avaient les tarifs les plus élevés de tout le Haut Canada. L'une des premières hausses des tarifs s'élevait à près de 120 p. 100. On a reconnu en 1927 que les Maritimes souffraient d'un désavantage sur le plan de la concurrence en adoptant la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, qui prévoyait une réduction de 20 p. 100 des taux de transport des marchandises dans les Maritimes et une légère réduction pour les marchandises expédiées des Maritimes vers d'autres régions du Canada. Les subventions ont été portées à 30 p. 100 en 1957, et on a adopté en 1969 la loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique qui prévoyait des subventions à l'intention des entreprises de camionnage des Maritimes.

[L'Orateur suppléant (M. Ethier).]

On a apporté en 1974 des modifications au programme fédéral de subventions au transport des marchandises par fer et par camion dans les Maritimes, en ajoutant une subvention sélective de 20 p. 100 à la subvention existante de 30 p. 100. Ce programme visait à subventionner le transport de certaines denrées cultivées ou produites dans les provinces de l'Atlantique et expédiées vers les marchés d'autres régions du Canada.

Malgré les millions de dollars ainsi versés en subventions, les expéditeurs des Maritimes souffrent encore d'un désavantage comparatif quand il s'agit de vendre les produits des Maritimes sur le marché du centre du Canada. Notre système de transport accuse de graves faiblesses structurelles qui jouent contre les Canadiens des provinces de l'Atlantique. En raison des règlements sur les tarifs et des contingents, les Canadiens qui vivent le long de la côte de l'Atlantique représentent un marché fermé pour les industries du centre du Canada. Par ailleurs, étant éloignés des grands centres, ils sont dans une situation désavantageuse pour développer leurs propres industries. Comme leurs industries sont plus petites et leur population plus faible, ils expédient un volume moins élevé de marchandises, en ayant à leur disposition des moyens de transport moins modernes, moins bien organisés et plus onéreux tant par unité que par mille parcouru. Les habitants des Maritimes doivent payer pour leur potentiel inutilisé ainsi que pour une partie des subventions qu'eux-mêmes reçoivent.

En raison du déséquilibre démographique entre les Maritimes et le centre du Canada, il est fréquent que des wagons soient acheminés vers les Maritimes chargés de marchandises et en reviennent vides, totalement ou en partie. Étant donné le volume relativement faible de marchandises qu'ils expédient à l'ouest, les habitants des Maritimes ne peuvent pas profiter des avantages de la concurrence entre transporteurs. Même si le secteur du transport par camion s'est développé considérablement ces dernières années, il n'a pas encore atteint son potentiel. D'ailleurs, les risques élevés que comportent ces opérations et les profits relativement faibles que peuvent en retirer les entreprises de camionnage sont autant de facteurs qui ont contribué à retarder considérablement le développement de ce secteur.

Outre qu'ils souffrent du manque de concurrence entre les transporteurs, les habitants des Maritimes sont victimes du manque de collaboration entre les secteurs routier et ferroviaire et du fait que, dans certaines régions, ces deux secteurs ne sont pas encore intégrés. Il faut encourager par exemple les chemins de fer et les transporteurs routiers à avoir des entrepôts communs et des horaires intégrés, ce qui serait autant à leur avantage qu'à celui du public.

● (1542)

J'aimerais maintenant dire quelques mots de la qualité du service dans les Maritimes et la région atlantique. Une des principales critiques adressées au transport aérien, c'est le nombre des escales qu'il faut faire pour aller d'un centre à l'autre. Si vous partez par exemple à six heures du matin de Charlottetown pour aller à Fredericton, il faut d'abord aller à Halifax, changer d'avion, vous rendre ensuite à Moncton, puis à Saint-Jean avant d'arriver à Fredericton. Si vous partez à 8 heures 40 du matin de Fredericton pour aller à Ottawa, vous n'aurez pas trop de difficulté à monter à bord de l'avion Fredericton-Montréal, un des deux avions des provinces atlantiques qui vous servent un excellent repas. Vous aurez peut-