

dans les grands centres à population dense les problèmes sont si nombreux que d'ici quelques années leurs habitants voudront retourner vivre dans les petites localités.

Je répète ce que j'ai souvent dit, certaines de ces politiques, y compris celle des transports, chassent les gens vers les villes et les forcent à se grouper parce qu'elles touchent surtout les régions rurales du Canada, et ici je ne songe pas seulement à la région de l'Atlantique.

Le bill a trait aussi à Air Canada. Récemment le ministre a parlé de remplacer ce service par des transporteurs régionaux. Mes électeurs ont protesté à bon droit. Le service assuré par Air Canada à Yarmouth, par exemple, relie les États-Unis à d'autres régions du Canada. Il faut absolument le garder. De même, on propose de supprimer le service-voyageurs entre Yarmouth et Halifax, distance de quelque 225 milles. Pourtant, on compte inaugurer deux nouveaux services de transbordeurs entre le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse, sans compter le service entre Portland dans l'État du Maine et Yarmouth; en tout trois services de transbordeurs relient cette région de la Nouvelle-Écosse au reste du Canada et aux États-Unis. Ainsi, d'une part on propose de supprimer un service ferroviaire et d'autre part on assure un service de transbordeurs.

Comme on l'a déjà dit, les transports ne garantiront sûrement pas l'expansion économique de certaines régions du Canada, mais le manque de transport la retardera sûrement. D'aucuns prétendent que les transports n'assurent pas le salut, mais une pénurie de transports le retardera sûrement. Que le ministre formule une politique et qu'il y donne suite. Depuis des années qu'on entend parler d'une politique des transports dans la région de l'Atlantique, mais on ne l'a jamais formulée. Bien des choses ont changé depuis. On nous a dit que le tarif-marchandises ne serait pas modifié avant l'adoption d'une politique. On a modifié les tarifs, et pris toutes sortes d'autres mesures, mais il reste encore à formuler une politique.

Je ne veux pas retenir plus longtemps les députés mais je veux simplement leur signaler certaines questions concernant ma circonscription. Le projet de loi dont nous sommes saisis doit être renvoyé au comité permanent des transports et des communications. Je n'en vois pas la raison. Que pourra bien faire le comité, si ce n'est de l'accepter ou de le reje-

[M. Comeau.]

ter? Il ne peut certes pas élaborer de politiques en matière de transports parce que le gouvernement d'ordinaire n'accepte pas les rapports des comités permanents, surtout ceux du comité des transports et des communications.

Je voudrais dire en terminant que nous devons trouver une meilleure solution que l'abandon du service ferroviaire. Je prie le ministre de l'Expansion économique régionale (M. Marchand) en particulier, d'examiner la question. Il a la haute main sur tous les ministères pour ce qui est du déphasage régional. Je le prie de convaincre le ministre des Transports (M. Jamieson) de la nécessité de prendre des mesures sur-le-champ et de trouver une formule meilleure que l'abandon du service ferroviaire, du service postal et de divers autres services.

**M. R. R. Southam (Qu'Appelle-Moose Mountain):** Je voudrais me joindre, pendant quelques instants, cet après-midi, à mes collègues de la Chambre pour discuter le bill C-7 autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada. Les remarques d'un grand nombre de représentants qui ont pris part à ce débat m'ont beaucoup intéressé. Ils m'ont persuadé de l'importance de l'ensemble du problème traité dans le projet de loi. Il y a plusieurs jours, le député de Crowfoot (M. Horner) a dévoilé objectivement une gamme étendue de problèmes qui se posent actuellement au Canada dans le domaine des transports. Il est probable que nous devons encore y faire face à l'avenir. Il y a bien des années, j'ai eu le privilège de participer au comité permanent des transports et des communications. C'est alors que nous avons présenté le bill établissant la Commission canadienne des transports. Il était intéressant d'écouter, à l'époque, les discussions concernant la formule. On n'en a pas parlé récemment, mais il s'agit toujours de l'un des problèmes essentiels qui se posent à la Commission dans sa recherche d'une décision concernant les demandes d'abandon de voies ferrées. Toute l'affaire remonte à la Commission royale MacPherson, vers la fin des années 1950. A cette époque, l'honorable M. N. MacPherson de Regina l'un des experts canadiens les plus réputés en matière de transport a présenté un rapport très précis. Au cours des discussions du comité permanent des transports et des com-