

représentants devraient avoir accès, à titre confidentiel, aux données relatives au coût du transport ferroviaire.

A l'exception de la première, qui reflète de toute façon l'objet de la loi, soit de fournir un moyen de transport de rechange et concurrentiel, ces recommandations nécessiteraient une modification de la loi. La base de poids de 30,000 livres a fait l'objet d'un long débat au Parlement. Je crois pouvoir dire, en toute justice, qu'il y a eu sur cette question de grandes divergences d'opinion dans tous les partis de la Chambre. Si on limitait les augmentations aux frais variables, cela entraînerait une disproportion à la longue, au fur et à mesure qu'on établirait de nouveaux tarifs. Il est raisonnable de demander la suspension d'une augmentation lorsqu'il semble y avoir une injustice. Pour ce qui est des frais, on pourrait apaiser dans une certaine mesure les inquiétudes en publiant un tarif des coûts moyens, et je m'entretiens actuellement de cette possibilité avec la Commission canadienne des transports et avec les autres intéressés qui pourraient répondre à cette question.

Il y a naturellement en instance un certain nombre de causes procédant de l'application de l'article 23 de la loi nationale sur les transports, et il serait prématuré de songer à modifier la loi tant que ces causes ne seront pas terminées et que leurs répercussions n'auront pas été évaluées. L'article 23 permet des appels dans les cas où l'on prétend que les actes des transporteurs nuisent à l'intérêt public. Cela n'a pas encore été établi. Des décisions sont maintenant en voie d'être rendues sur un certain nombre de demandes présentées en vertu de l'article 23. Les constatations feront sûrement époque et pourront en fait servir de fondement très sûr à toute initiative future.

La plupart des arguments présentés au chapitre sur les règlements routiers dans le rapport des premiers ministres portent sur des aspects qui relèvent des provinces elles-mêmes. Les commentateurs traitent en général de la nécessité d'uniformiser la réglementation au sein des provinces atlantiques, et chaque fois que possible, entre elles et les autorités d'autres provinces et des États voisins.

La proclamation de la Partie III de la loi nationale sur les transports est dans l'esprit des dispositions de cet article. J'ai eu trois entretiens distincts avec les autorités provinciales sur un rôle fédéral approprié dans ce domaine et sans insister davantage, je puis dire que nous sommes disposés à intervenir dès que les provinces parviendront à s'entendre sur la façon dont nous pouvons le mieux collaborer avec elles dans ce domaine complexe de réglementation.

• (1540)

En ce qui concerne les subventions et la politique officielle, les premiers ministres provinciaux demandaient qu'on mette à jour la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes de façon à aider efficacement au développement économique de la région, à faire plus que subventionner unilatéralement les transports par chemin de fer. Les provinces ont souligné qu'elles seraient disposées à accepter une modification du régime de subventions générales aux transports régionaux, à condition qu'un organisme fédéral-provincial soit chargé d'administrer sur place l'aide fédérale aux transports selon une formule plus sélective. Cet organisme devait être doté de fonds au titre de la ligne ouest existante en vertu de la loi sur les taux de transport, de 5 millions de dollars pour appliquer les subventions à la ligne de l'ouest à d'autres modes et une somme à négocier pour d'autres formes d'assistance plus sélective.

[L'hon. M. Jamieson.]

En conséquence, on a assoupli ces dispositions dans la loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique et, en 1969, on a accordé les mêmes subventions au transport par camions. On a constitué le comité fédéral-provincial des transports de la région atlantique pour étudier la politique des subventions à titre consultatif, et non pour administrer les fonds comme on l'avait envisagé. La raison de la décision est que nous, autant que les provinces elles-mêmes, doutions qu'elles puissent seules en arriver à une répartition équitable des fonds. Il importe aussi de signaler que les subventions de 5 millions de dollars qu'on réclame ne sont que le tiers de celles qui seront accordées cette année à la région pour le camionnage.

La partie du rapport qui traite des camionneurs et des affrèteurs discute des avenues que leur ouvrent la nouvelle technologie et la collaboration dans la recherche de nouveaux marchés. On y recommande de réduire les taux du transport entre les Maritimes, ce dont il était question dans une déclaration de novembre 1967, de retarder l'élimination des taux de chargements incomplets dans les provinces de l'Atlantique et on demande de changer la règle de densité selon laquelle un pied cube égale dix livres. Les sociétés ferroviaires ont par la suite accepté de remettre l'abolition des taux de chargements incomplets. La règle de densité s'applique dans tout le Canada et ne semble pas créer de problèmes ailleurs.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, on recommande un nouveau tracé des voies ferrées lorsqu'il y a lieu et on signale la nécessité de recherches sur le trafic-voyageurs dans les transports routiers, ferroviaires et aériens. Les recommandations ne sont pas d'ordre spécifique, mais l'organisme d'expansion du transport du ministère des Transports et d'autres groupes poursuivent les études minutieuses entreprises à ce sujet et dans des domaines connexes.

Vu les récentes interventions de quelques députés au sujet de la suppression du service-voyageurs à Terre-Neuve, interventions qui m'obligeront, peut-être comme ministre des Transports et comme ministériel, à jouer un rôle dans un procès, il serait inopportun d'examiner la question à l'heure actuelle. Je puis néanmoins faire quelques remarques d'ordre général sur le service ferroviaire à Terre-Neuve. Le gouvernement va voir à ce que le chemin de fer qui franchit Terre-Neuve et les services de traversiers entre North Sydney et Port-aux-Basques demeurent le principal moyen de transport des marchandises qui entrent dans la province et qui en sortiront en quantités de plus en plus grandes, je l'espère.

Je ne crois pas que l'établissement d'une voie normale, qui coûterait très cher, soit nécessaire pour atteindre cet objectif. On a déjà dépensé des millions de dollars pour améliorer l'emprise, sans parler des montants plus considérables encore qui ont servi aux installations à Port-aux-Basques, à North Sydney, au détroit de Canso et à Argentinia, ni du coût des nouveaux traversiers, dont plusieurs avaient été conçus en fonction de la voie étroite actuelle. Je tiens compte également des perturbations sociales que provoquerait l'installation d'une voie normale, surtout à Port-aux-Basques et dans le sud-ouest de Terre-Neuve. C'est le gagne-pain de centaines de familles qui est en jeu ici et je vais voir à le sauvegarder.

Les millions de dollars que coûterait l'installation d'une nouvelle voie, nous ferions bien mieux de les employer pour l'aménagement de nouvelles routes à Terre-Neuve et au Labrador, comme le gouvernement l'a fait, à grands