partent des provinces maritimes pour aller à Toronto et Montréal. Cela peut coûter moins cher maintenant de faire parvenir les produits à Montréal, mais de ce fait les entreprises montréalaises sont moins intéressées à vendre leurs produits dans les Maritimes. Des capitalistes du littoral ouest peuvent maintenant venir s'établir dans les provinces de l'Atlantique et y faire concurrence à tous les niveaux. Tout en étant à notre avantage, cela encourage aussi des intérêts du Canada médian à s'établir dans les Maritimes pour y vendre, ou fabriquer des produits ou y acquérir des entreprises.

Nous n'avons pas été aussi touchés par le Canadien National en matière de réduction des services-voageurs. La région de l'Atlantique reçoit une subvention d'un million de dollars pour les transports aériens, comprenant cependant, sauf erreur, ceux du Labrador. Cette subvention est versée aux sociétés Québécois et EPA pour les aider à assurer leurs parcours. Le Parlement a pris cette initiative par le truchement de la Commission canadienne des transports, pour venir en aide aux transports dans les provinces de l'Atlantique. Le député de Moncton a parlé d'un abandon progressif des subventions, disant qu'il ne veut pas d'aumônes. Moi non plus, mais je veux des subventions pour nous aider à obtenir des commandes et à trouver de nouveaux débouchés, même si je ne tiens pas à ce qu'elles restent indéfiniment en vigueur.

Je suis Canadien et je ne veux pas voir la MFRA et l'ARFA s'éterniser. J'espère qu'on pourra les abandonner progressivement; mais veillons à le faire au moment opportun. Nous ne pouvons avoir le drap et l'argent; dire d'une part, que nous ne voulons pas de dons et, d'autre part, que les subventions ne doivent pas être réduites progressivement. Toutefois, ne nous leurrions pas; nous ne pouvons espérer que le trésor national subventionne les Maritimes éternellement. J'apprécie les efforts du gouvernement actuel et de ses prédécesseurs dans le domaine du développement régional, infrastructure ou création d'emplois; mais j'espère que les Maritimes n'auront pas toujours besoin d'une telle assistance. Le nouveau premier ministre de la Nouvelle-Écosse semble croire que sous peu la province ne recevra pas de versements de péréquation; à mon avis, c'est bon signe. J'espère voir le jour où ma province n'en aura pas besoin, ni de la MFRA, pas plus que de l'ARFA, car alors elle se suffira à elle-même, elle sera compétitive.

Je remercie le député de Moncton et le félicite de sa question. Je sais que le député de Dartmouth-Halifax-Est veut parler de la motion. C'est, à mon avis, une bonne motion, qui s'accorde avec ce que le gouvernement actuel tente d'accomplir. C'est bien d'employer des méthodes modernes mais encore faut-il voir les problèmes. Je le répète: nous ne pouvons avoir le drap et l'argent. En cherchant de l'aide pour les Maritimes, assurons-nous qu'elle ne permette pas au Canada central de nous exploiter encore davantage. Sachons choisir une aide qui permette aux investisseurs des Maritimes de développer la région.

Des députés de la côte ouest, des deux côtés de la Chambre, participeront sûrement au débat. Je crains que mon observation de tout à l'heure n'ait été mal interprétée. Je ne voulais pas donner l'impression que leurs vues ne m'intéressent pas; je suis toujours disposé à entendre leurs conseils.

[M. Breau.]

M. Thomas S. Barnett (Comox-Alberni): Monsieur l'Orateur, si je possédais l'art de blaguer, je dirais ma stupéfaction de constater que le député de Moncton (M. Thomas) a jugé nécessaire d'inscrire au *Feuilleton* cet avis de motion en faveur de l'établissement d'une politique des transports pour la région atlantique. Je me souviens très bien comment ce chevalier à l'étréclante armure de la région atlantique, ancien député de Bonavista-Twillingate, alors ministre des Transports, avait présenté à la Chambre avec beaucoup de verve une nouvelle loi nationale sur les transports. Nous étions pour avoir un fameux nouveau monde du transport au Canada. Cela allait apporter un terme à tous les problèmes de transports qui nous avaient affligés depuis la confédération.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Avec lui à la présidence.

M. Barnett: Ce qui est étrange, monsieur l'Orateur, c'est que depuis son départ de la Chambre, nous semblons entendre parler de moins en moins de ces fameux monde et règne nouveaux. En réalité, je me demande s'il ne s'est pas épuisé dans ses efforts oratoires en dirigeant les délibérations sur le bill au préambule fleuri, tellement que lorsqu'il s'est trouvé dans la tour d'ivoire de la Commission canadienne des transports, il a dû consacrer son temps à se remettre.

Quoi qu'il en soit, monsieur l'Orateur, je prends la parole pour dire que je comprends et partage les sentiments exprimés dans la motion et par tous les députés de ce coin du pays qui l'ont supportée. Toutefois, je crois qu'elle aurait été encore plus appropriée si le motionnaire avait omis les mots «pour la région de l'Atlantique» et suggéré que le gouvernement devrait immédiatement énoncer une politique de transport fondée sur des solutions modernes. Ceci nous ramènerait au point où nous étions lorsque l'ancien ministre des Transport a proposé la deuxième lecture de la nouvelle loi sur les transports et nous recommencerions les débats vigoureux et parfois inspirants d'alors.

• (4.50 p.m.)

Je ne dis pas ceci parce que je ne suis pas au courant du problème des transports. En ce qui concerne la Colombie-Britannique, je crois parfois que la politique nationale de transport pour cette province a débuté et s'est terminée il y a 100 ans, lorsque nous avons joint la Confédération moyennant la construction d'un chemin de fer vers la côte du Pacifique. Depuis lors, nous avons été en marge des choses tout autant que la région de l'Atlantique. La question intéresse tout particulièrement un représentant d'une circonscription de l'île de Vancouver. Nous nous sommes malheureusement ralliés trop vite à une proposition qui semblait attrayante aux gens de la région, à l'époque. Il paraît que la même question est à l'ordre du jour dans les provinces atlantiques. Je veux parler de la création d'une union. Je me suis souvent demandé quelle différence il y aurait dans l'application des lois de transport fédérales si la colonie de la Couronne de l'île de Vancouver ne s'était pas ralliée à la colonie de la Couronne de la Colombie-Britannique avant 1871, lorsque nous nous sommes unis au reste de la région connue maintenant sous le nom de Canada. Si j'ai parlé du bien-fondé de la promesse faite au début, c'est que cette promesse, qui devait comprendre à l'époque l'aménagement d'un chemin de fer jusqu'à Esquimalt à l'extrémité sud de l'île de Vancouver, on ne l'a toujours