

à ce qui est, au fond, un secteur passablement petit du pays et une partie relativement faible du public voyageur? C'est le genre de paradoxe qui fait de ce ministère un domaine d'investigation particulièrement profitable pour qui s'interroge sur la valeur des trois régimes: libre entreprise, socialisme ou économie mixte. Où nous conduisent donc les frais montant des transports, si l'on tient compte des principes que le premier ministre a énoncés pour son parti?

Je pense que nous méritons une déclaration sur cette question.

J'imagine que d'ici dix ans, le coût des services aériens et des services connexes nécessaires dépassera de beaucoup le million. Je suis sûr que nous pouvons payer ce montant et je suis sûr aussi qu'il faut assurer ces services. Mais lorsqu'on assure pareils services, est-il juste d'accepter le raisonnement de M. Grant McConachie, savoir que les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien méritent une chance d'obtenir une part des affaires dans le domaine du voyage aérien? Dieu sait qu'on n'obtient pas grand chose, en retour de ces services, de la part d'Air-Canada, des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien ou de toute autre ligne. Que les députés considèrent ce que touche le ministère des Transports pour fournir des services aériens en comparaison de ce qu'il dépense. Je parle non seulement des immobilisations croissantes, mais des simples dépenses requises pour le maintien des services existants. Personne ne voudrait soutenir que nous devrions retourner à l'époque des voitures à traction animale. Nous ne voulons pas non plus restreindre l'expansion de ces services. Cependant, il nous faut considérer ces services en tenant compte de ce plaidoyer des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien en faveur de la libre entreprise.

Voici une chose qui m'a intrigué au sujet de l'annonce de M. Crump. Tout député qui lira l'exposé historique des chemins de fer du Pacifique-Canadien que donne le Bureau fédéral de la statistique, verra certaines choses qui indiquent que le Pacifique-Canadien a reçu un énorme montant de subventions du peuple canadien, tant en argent qu'en ressources qui lui ont été cédées. Cela met de nouveau en lumière le dilemme continu des transports au Canada: que fait-on au point de vue de la libre entreprise ou au point de vue d'une économie mixte, ou encore, au point de vue du socialisme? Je dis que tout parti politique qui se prononce en faveur de la libre entreprise et qui, pourtant, continue d'agir de la façon dont le ministre a agi hier lorsqu'il a annoncé que nous allions garantir 40 p. 100 du coût des navires construits au Canada, manque beaucoup de logique.

[M. Fisher.]

Il est une autre question que le ministre a passé sous silence. Il s'agit d'une question délicate. Personne ne veut vraiment traiter de cette question, et pourtant, nous constatons une tendance très nette. Je veux parler de la question de la navigation d'hiver sur le fleuve Saint-Laurent. Je suis sûr que le ministre a lu l'article du *Financial Post* d'hier au sujet de l'exaltation que provoque dans certains ports du golfe, comme Baie-Comeau et autres, l'essor qu'y prend la navigation d'hiver.

Nous savons qu'il y a maintenant des brise-glace et des appareils mécaniques qui peuvent tenir ouvert le port de Montréal pendant presque toute l'année. Nous savons également que c'est un problème politique délicat, car il aura des répercussions à Halifax et à Saint-Jean. Pourtant, un homme en vue du domaine de la navigation m'a donné un chiffre. Il m'a signalé que l'épargne moyenne par tonne de marchandises passant par Halifax et Saint-Jean en hiver, par opposition à Montréal, est de \$12 en faveur de Montréal. On a qu'à voir combien de marchandises arrivent aux deux ports des provinces Maritimes pour se rendre compte que nous subventionnons, de fait, les ports de l'Atlantique en ne poursuivant pas énergiquement un programme tendant à ouvrir le port de Montréal à la navigation d'hiver. Encore là, il y a des considérations d'ordre politique dont il faut tenir compte. Mais comment un parti voué à la libre entreprise peut-il continuer à autoriser le maintien de pareille inefficacité? Je veux parler du transport maritime qui revient à \$12 de plus la tonne de marchandises, pendant une majeure partie de l'année, alors qu'il existe des techniques et des navires capables de maintenir le port de Montréal ouvert toute l'année.

L'un des problèmes qui se posent constamment à propos du transport, comparative-ment à d'autres problèmes auxquels le gouvernement doit faire face, est celui de la répartition des domaines de compétence. C'est là un des prétextes que nous invoquons le plus souvent, nous les hommes politiques. Voici une chose qui, j'en suis sûr, a frappé tous les députés. Si, quand vous prononcez un discours, on vous pose une question difficile, c'est toujours avec un certain plaisir que vous pouvez répondre qu'en fait la chose relève des provinces, et vous vous débarrassez ainsi de toute responsabilité. Il se trouve que, dans ce ministère, sauf pour ce qui est du domaine du camionnage, il y a très peu de chance de se débarrasser de quoi que ce soit, sous l'angle de la compétence. Pour cette raison, il me semble que ce ministère, peut-être plus que tout autre, offre au gouvernement l'occasion de mettre au point une politique des transports s'étendant à tout ce domaine de l'économie.