

et une vaste portion de l'Ontario, 64,7 p. 100 des revenus proviennent des tarifs concurrentiels et des tarifs convenus et ceux-ci ne comptent que pour 39,5 p. 100 des recettes dans l'Est. Mais pour faire une juste comparaison entre la région orientale et les Maritimes il faut tenir compte des tarifs statutaires pour le transport des céréales car ils sont restés les mêmes contrairement, il va de soi, aux tarifs concurrentiels et aux tarifs convenus. Donc, tenant compte des tarifs statutaires pour le transport des céréales il s'agit de 69,5 p. 100 des recettes pour la région occidentale. Nous ne restons pas moins au bas de l'échelle.

Je soutiens que les Maritimes dépendent plus des chemins de fer que toute autre région du Canada et la concurrence des transports routiers n'allège pas sensiblement nos problèmes. Qu'on ne se fasse pas d'illusion là-dessus.

Voilà, monsieur le président, les deux points auxquels je voulais en venir. Je souhaite de la chance au ministre pour cette mesure qu'on nous présente après bon nombre d'années d'étude et d'examen et, j'ose dire, de temporisation.

Il vaut la peine de signaler qu'on établit pour la première fois aux États-Unis un secrétariat des Transports. Le nouveau titulaire a, dans un de ses premiers discours, demandé la collaboration de tous les systèmes de transport. Il a dit qu'il veut leur confiance et qu'un effort concerté s'impose; voilà un bon conseil.

Avant de terminer, je ne peux m'empêcher de dire que je ne comprends pas pourquoi le gouvernement craint tant les subventions. Le gouvernement semble éviter les subventions, et dans les Maritimes, cela nous inquiète. Nous ne savons pas ce qui va les remplacer ni où nous allons. Nous croyons que le gouvernement exerce sur les affaires du pays un contrôle administratif trop poussé. Le gouvernement se préoccupe du continentalisme et essaie même de raviver le vieux mythe libéral du libre-échange, et les provinces situées aux extrémités du pays en souffriront. Je voudrais savoir si on tiendra compte des Maritimes à cet égard en vertu de ces nouvelles normes. Nous pensions progresser, mais où est la politique d'expansion dont nous avons besoin?

Monsieur le président, comment ce nouveau projet de loi nous apportera-t-il le progrès industriel que nous recherchons avec tant d'empressement? Je vois que le ministre de l'Industrie, assis sur les premières banquettes, écoute très attentivement cette requête formulée au nom du secteur secondaire des Maritimes. La nouvelle loi sur la promotion industrielle ne nous a pas aidés. Même si on avait inclus Halifax, Saint-Jean et Fredericton je me demanderais encore quels seraient les avantages de cette loi pour les provinces de l'Atlantique.

J'aimerais faire une digression pour un moment, car le sujet entre certainement dans le cadre des transports et de l'expansion de l'industrie secondaire. Si les grandes villes d'Halifax, de Saint-Jean et de Fredericton étaient ramenées dans l'orbite de la loi visant à stimuler l'industrie, le bill pourrait au moins être activé et certains de ses buts et de ses objectifs pourraient être mis en œuvre. Mais pour nous, l'initiative a été un échec. La Voie maritime du Saint-Laurent, qui était subventionnée, bien entendu, ne nous a pas aidés. Nous ne savons pas exactement quelle est notre place dans bien d'autres domaines. Le gouvernement actuel a créé de graves inquiétudes à cet égard et semble étouffer le développement déjà amorcé.

Le gouvernement se montre pessimiste à notre égard, je crois, en adoptant le libellé du bill actuel. Il ne fait pas naître l'espoir. Il semble avéré que nous ne progresserons pas, perspective peu attrayante pour deux des partenaires initiaux dans la Confédération, à l'approche du Centenaire. Mais ceci étant dit, qu'il me soit permis d'informer le comité que de nombreux discours seront faits par les membres de notre parti. Nous voulons proposer des amendements à plusieurs articles, en particulier à l'article 1<sup>er</sup>, exposant la politique poursuivie, lequel est très important, puisqu'il traite des objectifs du bill. Des amendements seront proposés par les députés de Peace-River et d'Acadia, et peut-être d'autres. A mon avis, l'adoption du bill exigera beaucoup de temps. Mais nous sommes disposés à collaborer. Nous nous rappellerons que nous avons une lourde responsabilité devant ce bill géant, dont la gestation a été si longue.

**M. Baldwin:** Monsieur le président, en parcourant des yeux cette Chambre, il m'apparaît que le gouvernement, s'il a des responsabilités dans le domaine général du transport, en a également ici ce soir, essayer de combler les vides. Comment pourrait-on considérer la carte du pays et ne pas reconnaître de tout cœur, avec le ministre des Transports, l'importance particulière, qu'il a soulignée, du problème global du transport et d'une politique du transport? Personnellement, j'en rends témoignage.

Au cours des huit ou neuf années que j'ai passées à la Chambre—même si ce n'est pas nécessairement directement en rapport avec le problème à l'étude—le Nord-Ouest du Canada, cet arriéré-pays immense, au nord du 55<sup>e</sup> parallèle, enchâssé entre les Rocheuses et le bouclier canadien, a subi une énorme transformation par suite du développement du transport. Gazoducs et oléoducs ont pénétré dans ce territoire. Des chemins de fer