

DREE should consider the possibility of drawing up a development policy for the fishing industry,⁵ one which would include a policy on fish marketing and one on assistance to coastal fishermen. One witness pointed out that the Gaspé region is disadvantaged with respect to industrial parks, for none exists, with the exception of the fishing facilities at Rivière-au-Renard beyond Matane. Certain measures should be taken to remedy this situation.⁶ Many harsh comments were heard concerning the field of transportation and demands included improvements to Route 132 and special aid to local or community airports.⁷ The railways also need to be improved and one witness, who was supported by a member of the Sub-committee, recommended that DREE transfer funds from the Department of Transport to modernize certain equipment.⁸ In the Eastern Townships, transportation was discussed at length. Discussions indicated that the elimination of passenger rail service will have unfortunate consequences for the economic development of the region.⁹ There appeared to be a broad consensus among the Gaspé population concerning an airport at Pabos.¹⁰ This airport would be necessary for several reasons: transportation for freight, tourists and public decision-makers. However, a member of the Sub-committee noted that it was not enough to simply build airports; there had to be guarantees that airlines would use them. Finally, the industrial infrastructures in the Gaspé would not be satisfactory without natural gas. Although a Sub-committee member expressed doubts about the potential demand, two witnesses stressed the need for natural gas to attract new businesses and to enable those already operating to remain competitive.¹¹

25. Several witnesses considered the tourist industry as an essential sector of regional economic development. To handle it as such, a Sub-committee member expressed the desire that DREE adopt an overview of development which would include the tourism element. Tourism was one of the major subjects of discussions at both the Sherbrooke and Percé hearings. It appeared that DREE is perceived as the means to finance large projects that constitute major tourist attractions.¹ According to witnesses, the private sector would respond rapidly to the development of major tourist sites by investing in the restaurant and hotel fields.² DREE could also finance advertising campaigns.³ For the Eastern Townships Region, witnesses demanded that the Magog-Orford area be designated an international tourist resort.⁴ There was no shortage of ideas for the Gaspé area: the construction of a cable car, a marina, a multi-purpose community hall at Percé and the development of the rivers for sport fishing.⁵ In addition, some sub-regions stated that this DREE program did not meet their particular needs.⁶ It should be noted, however, that, in many of the cases brought to the attention of the Sub-committee, the success of tourists projects depended on transportation facilities. Consequently, assistance for road, railway and airport infrastructures is all important. Generally speaking, the feeling that became apparent from the hearings was a dissatisfaction with the major orientations of this subsidiary agreement.

nécessaires afin d'assurer une certaine sécurité à la flotte de pêche⁴. A plus long terme, le MEER devrait se pencher sur la possibilité d'élaborer une politique de développement de l'industrie des pêches,⁵ comprenant une politique de commercialisation du poisson et une politique d'aide aux pêcheurs côtiers. Dans le domaine des parcs industriels, un témoin a signalé que toute la péninsule gaspésienne était défavorisée, car il n'existe aucun parc industriel (mis à part celui des pêches de Rivières-au-Renard) au delà de Matane. Il aurait donc lieu d'apporter certains correctifs à cette situation⁶. Quant au domaine des transports, il a fait l'objet de nombreux et souvent acerbes commentaires. L'on a exigé une amélioration de la route 132 et une aide spéciale à des aéroports locaux ou communautaires.⁷ Le réseau ferrovière a également besoin d'une amélioration et un témoin, en cela appuyé par un membre du Sous-comité, recommande au MEER de transférer des fonds au ministère des Transports pour moderniser certains équipements⁸. En Estrie, la question du transport a été amplement discutée. Il en ressort que l'arrêt du service de trains passagers aura des effets néfastes sur le développement économique de la région⁹. Au sujet du transport aérien, il semble y avoir un large consensus parmi la population de la péninsule gaspésienne autour de l'idée d'un aéroport à Pabos¹⁰. Cet aéroport serait nécessaire à plusieurs points de vue: transport de marchandises, de touristes, ou encore de décideurs publics. Toutefois, un membre du Sous-comité a signalé qu'il ne suffisait pas de construire des aéroports mais qu'il fallait également s'assurer de leur desserte par des compagnies aériennes. Enfin, les infrastructures industrielles ne sauraient être satisfaisantes en Gaspésie sans un réseau de distribution du gaz naturel. Bien qu'un membre du Sous-comité ait émis des doutes quant à la demande potentielle, deux témoins ont évoqué la nécessité du gaz naturel pour attirer des entreprises et pour que celles déjà en place puissent demeurer concurrentielles¹¹.

25. L'industrie touristique est considérée par plusieurs témoins comme un secteur essentiel au développement économique régional. Pour ce faire, un membre du Sous-comité souhaite que le MEER se dote d'une vision globale du développement incluant tout le domaine touristique. Autant durant les audiences de Sherbrooke que durant celles de Percé, le tourisme a été l'un des principaux sujets de discussions. Le MEER semble être perçu comme un moyen de financer des projets d'envergures qui constitueraient des attractions touristiques importantes.¹ Selon les témoins, le secteur privé répondrait rapidement au développement de sites touristiques d'importance en investissant dans le domaine de la restauration ou de l'hôtellerie.² Le MEER pourrait également financer des campagnes de promotion.³ En Estrie, les témoins ont revendiqué la désignation de la zone Magog-Orford comme station touristique internationale.⁴ En Gaspésie, les idées ne manquent pas: construction d'un téléphérique, d'une marina et d'une salle communautaire polyvalente à Percé, aménagement de rivières pour la pêche sportive.⁵ Par ailleurs, certaines sous-régions ont fait valoir que ce programme du MEER ne répondait pas à leurs besoins particuliers.⁶ A noter cependant que dans plusieurs des cas portés à l'attention des membres du Sous-comité, la rentabilité des projets touristiques dépend des facilités de transport et en ce sens, l'aide aux infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires est primordiale. En