

## Ajournement

considérer objectivement, je pense qu'il finira par appuyer ce projet.

Ce couloir routier s'étend en ligne droite à travers l'État du Maine et prolonge la route Vanceboro-Lincoln de la frontière du Nouveau-Brunswick jusqu'à la banlieue de Sherbrooke, au Québec. De Fredericton à Montréal, la distance sera de 400 milles en empruntant cette route, en comparaison d'à peu près 600 milles si l'on s'en tient aux routes canadiennes actuelles ou de 540 milles si l'on passe par les États-Unis. En plus de la moindre distance à parcourir, la construction d'une grande route moderne dans ce couloir permettrait d'accélérer la circulation puisqu'il n'y aurait pas tous ces travaux ici et là qui gênent le trafic sur de grandes parties de la plupart de nos grandes routes, y compris la Transcanadienne.

● (2200)

À mon avis, l'examen des avantages de ce couloir routier révélerait qu'il est un élément important, en fait essentiel, de tout programme pour l'amélioration économique de la région. Une route plus courte vers les marchés du Québec et de l'Ontario provoquerait l'essor des transports routiers de tous genres dont les camions utilisés pour le transport des marchandises, les fourgons de déménagement, les camions-citernes, les camions servant au transport des voitures, du bois d'œuvre et du poisson frais et congelé. Elle faciliterait l'accès aux marchés centraux du pays et au port de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick. Elle rapprocherait également les Canadiens en réduisant les distances.

J'aimerais citer quelques passages de l'allocution prononcée par le colonel R. L. Houston, président du Conseil commercial canado-japonais à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, le mardi 1<sup>er</sup> mai 1973, jour de la Fête du port dans laquelle il déclarait:

Comme je suis convaincu que de grandes questions se posent à vous dont les ramifications dépassent de loin vos limites locales, j'aimerais parler ce soir de plusieurs tâches auxquelles vous devrez vous attaquer en tant que région pour que vos efforts et les progrès que vous réaliserez en tant que collectivité vous apportent les plus grands avantages possibles.

Vous devrez vous y attaquer collectivement, car les problèmes que pose le développement économique de Saint-Jean sont ceux du développement économique des provinces de l'Atlantique qui, à mon avis, du moins sont en fait des problèmes nationaux dont tout Canadien devrait s'inquiéter. En agissant de concert, vous parviendrez à en faire une évidence et à déclencher l'effort national nécessaire à leur solution. Mais, pour y parvenir, il vous faudra vous unir et vous adresser au reste du Canada d'une seule voix.

La vieille maxime «diviser pour régner» est peut-être un peu forte dans le contexte actuel mais vous devez savoir que «diviser et atténuer les pressions» est toujours une règle suivie par la majorité des gouvernements élus par le peuple. Si vous succombez à la tentation des avantages à court terme, vous pourriez vous dresser contre vos alliés naturels et finir par perdre.

Je ne veux pas que quiconque soit perdant. Je veux que toute notre région progresse. C'est possible pour les Maritimes si nous y développons nos artères commerciales, notre corridor, nos ports, notre potentiel énergétique et un réseau de grand-routes modernes qui permettent aux marchandises de notre pays d'atteindre chaque recoin des régions atlantiques et, en fait, de tout le Canada.

Les Maritimes ont besoin d'investissements et non d'aumônes pour stimuler l'esprit d'entreprise de leurs habitants. Je crois que des investissements dans ces artères commerciales et dans les grandes infrastructures dont la réalisation s'offre aux provinces atlantiques permettra à

[M. Howie.]

nos provinces d'occuper dignement leur place dans les conseils de notre pays. J'ai demandé au premier ministre d'étudier les avantages du corridor et, si mes espoirs sont comblés, il s'apercevra qu'elle présente de grands avantages et devrait être une des priorités de l'ordre du jour lorsqu'aura lieu la prochaine série de négociations avec les États-Unis.

Il n'est pas inconcevable que la construction de la route corridor par le gouvernement des États-Unis puisse être l'équivalent qui fait partie d'un accord général sur des questions multiples, et qui pourrait être réalisée sans que cela ne nous coûte un centime.

**M. Ian Watson (secrétaire parlementaire du ministre d'État chargé des Affaires urbaines):** Monsieur l'Orateur, j'aimerais répondre à la question soulevée par le député de York-Sunbury (M. Howie) et le député de Madawaska-Victoria (M. Corbin) au sujet de la faisabilité de ce que l'on pourrait appeler un grand corridor entre le Québec et le Nouveau-Brunswick.

Depuis les années 30, on discute d'une façon ou d'une autre de cette question. L'émission d'obligations pour la construction d'une route fut refusée à la suite d'un référendum, il y a quelques années, par les électeurs du Maine. Je suis heureux de répondre ce soir, car j'ai fait inscrire une motion, portant le n° 57, parmi les motions d'initiative parlementaire, qui propose une réciprocité, le gouvernement fédéral dépensant pour la route de l'Alaska la même somme que dépenseraient les Américains pour construire un corridor semblable à travers le Maine. Nous pourrions ainsi contourner la difficulté créée par les électeurs du Maine qui ont refusé l'émission d'obligations.

Les responsables du ministère des Transports ont étudié deux itinéraires possibles qui relieraient les régions de Sherbrooke et de Fredericton en traversant l'État du Maine. Les deux routes seraient plus courtes et plus directes que la Transcanadienne et l'une ou l'autre s'avérerait sans aucun doute avantageuse pour les provinces maritimes.

On a prouvé que tous les automobilistes ou les routiers canadiens qui utiliseraient cette route en tireraient des avantages considérables. Je suis persuadé qu'aucune dépense du gouvernement dans les provinces maritimes n'aurait plus de répercussions, à brève comme à longue échéance sur ces provinces, qu'une entente avec le gouvernement des États-Unis en vue de l'aménagement d'un corridor comme celui-là.

La deuxième solution, plus onéreuse, comporterait l'aménagement de nouveaux tronçons de route dans le Québec et le Maine pour contourner bon nombre de villes et raccourcir le trajet. La route aurait ainsi de 125 à près de 200 milles de moins; tout dépendrait du point d'arrivée au Nouveau-Brunswick. En fait, cela voudrait dire un trajet difficile de sept ou huit heures de Montréal à l'île du Prince-Édouard et peut-être de 12 à 13 heures en partant de Toronto.

Il est évident que toute décision concernant cette route ne devra être prise qu'après consultation et entente avec toutes les provinces intéressées et notamment, on le conçoit, le Québec et le Nouveau-Brunswick. Si l'État du Maine manifeste son intérêt pour la question au gouvernement canadien par l'entremise du département d'État, le gouvernement va sûrement examiner la chose très attentivement.