

La coutume veut qu'au cours du débat sur le discours du Trône, un député parle de sa circonscription en vantant sa beauté et ses autres attraits, et qu'il chante les louanges des Canadiens qui ont le bonheur d'y vivre. Je puis le faire avec la plus grande sincérité, quand il s'agit de la circonscription de Northumberland-Miramichi. La rivière Miramichi la traverse d'Est en Ouest sur une distance de plus de 100 milles. Si l'on ajoute à cela les nombreux affluents coulant du Nord et du Sud, l'on réalise que la rivière constitue le facteur géographique dominant, de même qu'un aspect économique primordial de la circonscription. Près de 90 p. 100 de la population de la région s'est établie à quelques milles à peine de ses rives. Si les gens se sont installés là, ce n'est pas seulement à cause de la majesté de ce cours d'eau, et c'est vraiment une rivière très belle, mais bien parce que leur existence même dépend d'une façon directe ou indirecte.

• (1240)

Même si de façon générale l'économie est généralement stable dans la vallée de la Miramichi, je me dois au nom de mes commettants de signaler certaines difficultés auxquelles nous avons à faire face actuellement dans ce domaine. Je me contenterai d'en souligner deux, monsieur l'Orateur, et plutôt brièvement avant d'aborder les principales observations que j'ai à faire au sujet du discours du Trône. Notre région est dotée de deux usines de pâtes et papiers situées respectivement à Newcastle et à Nelson-Miramichi. Nous avons également une usine de contreplaqué et une de carton gris. Toutes ces usines qui utilisent le bois comme matière première doivent évidemment compter avec le transport par eau pour la commercialisation de leurs produits, surtout sur les marchés européens. L'acheminement des produits et les frais de transport sont les pierres d'achoppement de l'industrie.

Il y a bien sûr le coût du transport de la matière première jusqu'aux papeteries. Les chantiers d'abattage reculent un peu plus chaque année, à mesure que s'épuisent les peuplements forestiers les plus proches. C'est là cependant un problème qui assaille plus ou moins tous les fabricants de pâtes du Canada. Mais les frais de transport les plus élevés sont ceux du transport par eau jusqu'au marché. Ces frais dans le cas de la Miramichi sont très élevés à cause du peu de profondeur des eaux de la rivière et de la baie. En conséquence, seuls des petits bateaux peuvent s'engager dans la rivière et remonter jusqu'à Newcastle et Chatham. Le transport par petits bateaux est beaucoup plus coûteux à la tonne, bien entendu. Sans compter que ces petits bateaux se font de plus en plus rares et sont difficiles et coûteux à louer.

En ce moment, comme les députés le savent sans doute, les papeteries du Canada éprouvent des difficultés financières. Ces difficultés sont causées par la hausse du prix de la matière première et des salaires ainsi que par la baisse du prix de vente des produits, du fait que la valeur du dollar canadien est moindre que celle du dollar américain. Je crains que les frais élevés que les papeteries doivent payer dans ma région pour le transport par eau soient l'élément décisif qui en forcera certaines à abandonner les affaires tandis que d'autres pourront continuer leur exploitation.

Vous me demanderez peut-être, monsieur l'Orateur, en quoi cette question concerne le gouvernement du Canada et pourquoi le gouvernement fédéral devrait s'en mêler. La réponse est toute simple. Depuis plusieurs années, les transporteurs et ceux qui dépendent directement ou indirectement de nos industries de ressources demandent au

*L'Adresse—M. Smith (Northumberland-Miramichi)*

ministère des Travaux publics de draguer la rivière et d'y ouvrir un chenal d'une profondeur de 26 pieds propre à la navigation. Le coût de cette entreprise est appréciable, à preuve les estimations de plus de 5 millions de dollars qui ont été faites. Mais ce coût est toutefois minime si on le compare au désordre économique et au chômage suscités par la fermeture de ces industries. Les concentrés de minerai sont également expédiés aux marchés européens par voie d'eau depuis le port de Miramichi et les transporteurs éprouvent aussi des difficultés que leur causent les eaux peu profondes de la rivière. Le ministère des Travaux publics a effectué nombre d'études et plus récemment mes commettants et moi-même avons essayé d'obtenir l'appui du ministère de l'Expansion économique régionale pour amorcer les travaux de draguage. Je demande aux deux ministères que je viens de mentionner de s'occuper de ce projet de grande priorité en 1973.

L'autre problème dont je veux parler brièvement et qui a causé beaucoup de tort du point de vue économique est l'interdiction de la pêche commerciale du saumon dans l'Est. Cette interdiction est des plus sérieuse puisqu'elle affecte l'existence de centaines de pêcheurs et de leurs familles. Néanmoins, j'ai été d'accord avec le ministre lorsqu'il a annoncé cette clôture. Sa décision a été prise au mieux de sa connaissance puisqu'il était scientifiquement démontré que l'interdiction était nécessaire pour la conservation de ce poisson magnifique. Les montaisons de saumons adultes, surtout, ont diminué rapidement depuis 1967. Les montaisons de l'été de l'année 1972 furent beaucoup plus encourageantes que celles de l'année précédente. Ainsi, beaucoup de pêcheurs ont cru que l'interdiction avait été inutile. Mon opinion personnelle est que la reprise des montaisons de l'année 1972 ne coïncidait avec le cycle quinquennal normal du saumon. Les montaisons de 1972 correspondent au retour du saumon né en 1967. Elles doivent évidemment refléter aussi l'effet de l'interdiction frappant les pêches de Port-aux-Basques où de tout temps beaucoup de poisson est pris avant qu'il ne passe dans les rivières du Nouveau-Brunswick.

Pendant la campagne électorale, le chef du Nouveau parti démocratique s'est rendu à Newcastle, dans ma circonscription, pour participer à une tribune radiophonique. Au cours de l'émission on lui a demandé son avis sur l'interdiction de la pêche commerciale au saumon. Il a répondu en disant qu'on devrait alors également interdire la pêche sportive. Je suis sûr, monsieur l'Orateur, que le député ne s'est pas rendu compte des bénéfices économiques que tire le Nouveau Brunswick de la pêche sportive et qu'il ne s'est pas rendu compte que des centaines de guides et de fournisseurs perdraient leur emploi si l'on interdisait également la pêche sportive. Je suis sûr que le gouvernement du Nouveau-Brunswick pourrait difficilement accepter la perte de recette considérable par suite d'une telle interdiction. Je pense par ailleurs qu'une interdiction totale ne serait pas justifiée si l'on tient compte du fait que les amateurs de pêche ne prennent qu'un pourcentage relativement petit du saumon existant. L'ancien ministère des Pêches, aujourd'hui ministère de l'Environnement, l'a évalué à 5 p. 100 environ. Quel contraste avec les 86 p. 100, évalués aussi par le ministère, des pêcheries de toutes sortes, y compris celles du Groënland, de Port-aux-Basques, et celles, aux filets dérivants et tendus, de la Miramichi. Si ces chiffres sont exacts, cela donne une échappée de seulement 9 p. 100 pour le frai. D'après la règle générale citée par les spécialistes de la conservation, une échappée de 30 à 40 p. 100 est essentielle à la survie de n'importe quelle espèce.