

ter entre \$280,000 et \$350,000 par an. Il a étudié le rapport Margeson dont j'ai parlé tout à l'heure, concernant les avantages du point de vue des transports. D'après lui, les avantages économiques prévus dans ce rapport auraient été aux environs de \$117,000 par an, et les avantages pour la vente des produits agricoles d'environ \$24,000 par an.

Ces chiffres, et surtout le second, me semblent ridiculement faibles. Cependant, je les conteste tous deux car à cause du temps écoulé il faudrait les augmenter considérablement. En tout cas, c'est pourquoi le pont de la rivière Shubenacadie a été traité comme question secondaire et pourquoi il n'y a aucun moyen de traverser cette rivière dans la région de Maitland.

En terminant, je tiens à dire que les chiffres et les calculs économiques me préoccupent peu. J'ai un pressentiment. C'est qu'il fut un temps où East Hants était une des grandes régions, non seulement de la Nouvelle-Écosse, mais de l'Amérique du Nord. Les rives de la Shubenacadie retentissaient du bruit des marteaux des charpentiers qui construisaient les plus grands navires de tous les temps. En fait, le plus grand quatre-mâts, le *W. D. Lawrence*, fut construit au chantier de Maitland. Si vous allez aujourd'hui à l'emplacement de ce chantier, vous y verrez un pré paisible sur la rive de la Shubenacadie. Je crois à la renaissance des régions; elles connaissent leurs périodes de difficultés, puis revivent.

Je prétends, et j'y reviendrai à maintes reprises jusqu'à la fin de ma carrière politique, qu'en construisant un pont sur la Shubenacadie, les gouvernements provincial et fédéral ne rendraient pas seulement un fier service à cette partie de ma circonscription, mais ils en seraient récompensés au centuple. Tous ceux qui verraient la prospérité qui en découlerait trouveraient qu'ils ont pris une mesure sage et de bonne politique.

M. C. Terrence Murphy (Sault-Sainte-Marie): Monsieur l'Orateur, je désire féliciter le député d'Halifax-East Hants (M. McCleave) de son plaidoyer en faveur de la construction d'un pont sur la rivière Shubenacadie. C'était en vérité un plaidoyer impressionnant. Si la proposition est acceptée et exécutée, espérons que les gens de cette région sauront comment baptiser ce pont. Le député a cité un certain nombre de groupements qui appuient l'idée. Même si j'ai été très attentif, je ne l'ai pas entendu parler de la participation du gouvernement provincial. Le gouvernement s'y intéresse sans doute, mais je me demande quelle priorité il accorde à ce pont. Il me semble que le projet de construction d'un pont de ce genre à l'intérieur d'une province devrait, au début du moins, être confié au gouvernement provincial. C'est le gouvernement provincial qui devrait en prendre l'initiative.

Je crois comprendre qu'un programme à frais partagés a été arrêté entre le ministère de l'Expansion économique régionale et les provinces de l'Atlantique et que le programme a été négocié avec chacune de ces provinces. Je crois savoir que ce programme s'occupe spécialement de routes et de ponts. Je crois aussi qu'à venir jusqu'ici, aucun gouvernement provincial qui est partie à cet accord n'a demandé que l'on donne suite à l'une ou l'autre des propositions mises de l'avant par le député. Le député peut trouver étrange qu'un représentant du Nord de l'Ontario participe à un débat sur un pont traversant la rivière Shubenacadie, un débat qui, selon lui, porte sur les programmes à frais partagés entre le gouvernement fédéral et les provinces atlantiques.

L'une des raisons pour lesquelles je prends part à ce débat, c'est que je veux attirer l'attention du député et de la Chambre sur le fait que les problèmes concernant les routes, les ponts et ainsi de suite n'existent pas seulement dans les provinces atlantiques. Plus particulièrement, si le gouvernement fédéral se lance dans ce domaine, j'aimerais qu'il considère la route 17 qui serpente d'Ottawa vers Sudbury et jusqu'à Sault-Sainte-Marie qui se trouve dans ma circonscription. Je déconseille aux députés du gouvernement d'emprunter cette route car les dangers sont tels qu'il se peut que ces messieurs ne reviennent jamais à leur travail à Ottawa.

• (1720)

Avant le dernier lancement d'une fusée Apollo vers la lune, les Américains ont cru utile d'envoyer leurs astronautes dans la région de Sudbury pour examiner un paysage qui rappelle celui de la lune et étudier les roches et les cratères qui s'y trouvent. Même aujourd'hui, ils envoient d'autres astronautes aux mêmes fins. Il ne fait aucun doute, à mon avis, que ces hommes ne seront pas obligés de se rendre jusqu'aux environs de Sudbury; tout ce qu'ils auront à faire, ce sera de parcourir la route qui relie Sudbury à Sault-Sainte-Marie et sur laquelle ils trouveront des cratères comme ils n'en verront jamais sur la lune. Personne n'oserait parcourir cette route dans une petite voiture, car il aurait l'impression, après une descente dans certains de ces cratères, de se trouver dans le Grand Canyon.

Sault-Sainte-Marie, en Ontario, et la ville du même nom au Michigan, sont reliées par un pont que des dizaines, sinon des centaines de milliers de touristes américains empruntent pour traverser au Canada. En tournant à gauche après avoir franchi le pont, et en se dirigeant vers l'ouest, la route est bonne jusqu'à Thunder Bay. Mais s'ils décident de passer par la gauche afin de visiter l'Est du Canada et d'emprunter ce tronçon de la route 17 dont j'ai parlé plus tôt, ils veulent ensuite sortir du Canada aussitôt que possible. Les Canadiens qui tentent de traverser notre pays par la route 17, la Transcanadienne, s'enfuient aux États-Unis dès qu'ils arrivent à Sault-Sainte-Marie et continuent le reste de leur voyage sur le réseau de routes américain.

Donc le gouvernement fédéral ferait bien de s'intéresser davantage à d'autres régions, outre celle des provinces atlantiques. Il devrait reviser sa position quant aux routes canadiennes. Il est temps que nous élaborions à l'échelon national une politique routière qui définisse exactement la nature et le degré de participation fédérale à la construction et à l'entretien des routes et des ponts dont le député de Halifax-East Hants (Mr. McCleave) a parlé. Toutes les régions canadiennes bénéficieraient d'une telle politique. Chaque gouvernement connaîtrait exactement sa position vis-à-vis du gouvernement fédéral. Chaque province saurait précisément l'aide qu'elle pourrait espérer. On compte bien que le gouvernement fédéral s'engagerait assez pour aider à établir un réseau de transport routier de premier ordre, que les touristes Canadiens et étrangers seraient fiers d'emprunter pour parcourir le Canada d'un océan à l'autre.

M. Thomas M. Bell (Saint-Jean-Lancaster): Monsieur l'Orateur, j'approuve la motion du représentant d'Halifax-East Hants (M. McCleave). A de nombreuses reprises je suis intervenu au sujet de motions analogues et sur cette question en général tant à la Chambre qu'à l'extérieur.