

Le budget—M. Hopkins

Je voudrais parler d'un autre secteur qui n'est pas exploité à sa juste valeur dans la structure de l'économie canadienne. Il s'agit du tourisme. Les provinces n'ont pour ainsi dire jamais fait preuve de dynamisme pour la promotion de ce secteur d'activité. Les compétences du gouvernement fédéral sont bien sûr limitées dans ce domaine, mais je voudrais vous faire part de certains efforts méritoires. C'est un secteur de l'économie capable de créer des emplois, d'augmenter les recettes versées au Trésor public et d'aider les chômeurs en leur ouvrant un nouveau marché du travail.

Le tourisme est un secteur prometteur. Un bel exemple, c'est l'entreprise de descente des rapides sur la partie nord de la rivière des Outaouais dans la région de Beachburg-Forester's Falls. Trois sociétés surtout ont joué un rôle de premier plan dans la descente de rapides sur cette partie de la rivière des Outaouais. L'an dernier, la société Wilderness Tours a fait descendre les rapides de la rivière des Outaouais à 32,000 personnes, alors qu'une autre, la Ottawa White Water Rafting, en a fait descendre 12,000, et la OWL—les Ottawa *white water leaders*—5,000. Cette année, la Wilderness Tours s'attend que le nombre de ses clients passe de 32,000 à 47,000. Cela témoigne d'un esprit d'initiative sans pareil, et je tenais à le mentionner à la Chambre.

A mon avis, tous les gouvernements, fédéral et provinciaux, doivent accorder beaucoup plus d'importance au tourisme, car ce pourrait être une excellente source de nouveaux emplois. Contrairement au secteur industriel, le tourisme ne dépendra pas exclusivement de la technologie. L'industrie touristique pourrait créer plus d'emplois pour la main-d'œuvre non spécialisée que n'importe quelle autre industrie à l'heure actuelle.

Le premier souci de ces sociétés-là est la sécurité et aucun incident tragique n'est survenu depuis qu'elles sont en affaires. Elles ont tout intérêt à ce que leurs clients soient bien équipés et dirigés par des experts. Ces derniers ont subi un entraînement rigoureux et les touristes qui aiment descendre les rapides sont entre bonnes mains. Jusqu'ici ils n'ont eu à déplorer aucun accident. C'est une industrie relativement nouvelle au Canada, de 12 ans à peine. Cependant, elle progresse rapidement et son potentiel est énorme. Et les perspectives d'emploi excellentes.

● (1230)

C'est une chose que le gouvernement devrait considérer et encourager. Les responsables des descentes de rapides en radeau souhaitent que le gouvernement établisse des règles de sécurité. Non pour protéger leur réputation, ce qu'ils peuvent faire par eux-mêmes. Ils veulent être protégés contre les nouveaux venus qui utiliseraient du matériel bon marché dont la sécurité serait incertaine. Des accidents pourraient se produire donnant ainsi mauvaise réputation à ce genre d'activité.

J'ai eu l'occasion de collaborer avec des responsables de la garde côtière du ministère des Transports et avec d'autres pouvoirs publics en vue d'obtenir un projet de règlement. Les entreprises songent à nous soumettre un projet de règlement qu'elles espèrent voir adopter. C'est la bonne façon de procéder. Les responsables de cette entreprise sont des experts. Le règlement devrait assurer la protection de leurs intérêts et de leur clientèle. C'est un bon exemple d'une entreprise qui veut collaborer avec le gouvernement pour formuler une réglementation qui assurerait la protection d'une activité touristique importante au Canada.

Je reviens un peu en arrière pour signaler que le Parlement n'a jamais légiféré en matière de sécurité touristique et que ce genre de législation s'impose. J'espère que le discours du trône abordera cette question. A l'heure actuelle, les règles qui régissent la sécurité de cette entreprise relèvent de la loi sur la marine marchande. Les exploitants du Fraser en Colombie-Britannique sont assujettis au règlement d'application de cette loi. Il existe d'autres règles générales qui concernent tous les exploitants, que ce soit sur les cours d'eau de la Colombie-Britannique, ou sur la rivière des Outaouais qui sépare l'Ontario du Québec.

Cette activité a besoin d'être protégée par une nouvelle série de règlements beaucoup plus techniques. De toute évidence, le matériel nécessaire sur le Fraser est différent de celui qu'on utilise sur l'Outaouais. Le règlement devrait être divisé en deux sections dont une de nature technique concernant la géographie d'une région dans laquelle s'effectue la descente des rapides.

Enfin j'ajouterai ceci pour souligner l'importance de cette industrie touristique. Un établissement important doit être aménagé dans le canton de Ross sur la rivière des Outaouais. L'entreprise, Wilderness Tours, investira jusqu'à \$800,000 de ses propres fonds. Cela, pour vous dire quel est l'enthousiasme de ses dirigeants. La société a reçu \$110,000 au titre de l'entente annexe avec l'Est de l'Ontario qui prévoit un financement fédéral-provincial mixte à parts égales. D'ici à l'an prochain, la société Wilderness Tours s'attend d'avoir plus de 200 employés à son service, nombre non négligeable qui montre les possibilités en matière d'emploi qu'offre cette entreprise.

Avant que mon temps de parole ne soit écoulé, je voudrais dire un mot des aéroports. Il en est question dans plusieurs des documents concernant les projets d'amortissement annoncés dans le budget. Je tiens à insister fortement sur ces projets. J'espère que le ministre des Transports (M. Pepin) et plusieurs de ses collègues vont tenir compte de ce que je vais dire. Les aéroports régionaux sont très importants. Il faut accorder des fonds aux petits aéroports régionaux pour leur permettre d'entreprendre des travaux d'amortissement. Ces aéroports font partie intégrante de l'infrastructure des collectivités locales. Vous aurez beau essayer d'attirer les entreprises, petites ou grosses, pour créer des emplois, si vous n'avez pas les infrastructures voulues pour assurer les déplacements rapides nécessaires, les chefs d'entreprise ne seront pas intéressés.

En Ontario, il y a des aéroports régionaux à Kapuskasing, à Cochrane et ailleurs. Un bon exemple, c'est celui de Pembroke. L'aéroport y relève de 12 municipalités. Chaque jour, il y a deux vols aller-retour à destination de Toronto. Les petits aéroports jouent un rôle important en approvisionnant les grosses compagnies aériennes en passagers et en permettant aux gens de se rendre où ils veulent. Ces aéroports peuvent accueillir les avions privés, qu'il s'agisse d'avions de tourisme ou d'avions d'affaires. Un aéroport attire les entreprises.

A quoi bon dépenser des millions de dollars pour créer des zones industrielles et d'autres infrastructures si certains services essentiels sont inexistant? Il ne faut jamais oublier les transports. Tous les députés qui viennent du nord de l'Ontario savent que c'est un facteur important. C'est le cas aussi des