

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait examiner s'il n'y aurait pas lieu pour lui de faire connaître, dès que la chose sera pratique, sa formule de 90-10 de partage des frais avec les provinces de l'Atlantique pour le programme de construction de routes anciennement mis en œuvre avec ces provinces par l'Office d'expansion économique de la région atlantique, s'il n'y aurait pas lieu aussi pour lui de collaborer avec la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick dans le projet de Fundy Trail et avec la Nouvelle-Écosse dans la construction d'un pont au-dessus de la rivière Shubenacadie.

Ce n'est pas la première fois que la Chambre est saisie de cette motion ou d'une autre semblable. Le 16 décembre 1968, on a longuement débattu la question d'une promenade panoramique de Fundy, à la suite d'une motion proposée aussi par le député de Moncton. La motion actuelle est cependant plus large, non seulement parce qu'elle parle d'un pont au-dessus de la rivière Shubenacadie, mais aussi parce que, nécessairement, elle relance la discussion sur l'ensemble de la question de l'aide fédérale aux provinces pour la construction de routes.

Je doute qu'un député, à quelque parti qu'il appartienne, surtout ceux de la région atlantique, soit porté d'emblée à s'opposer à la motion. Une partie de la motion, qui devrait soulever le plus de discussions, a trait à la promenade panoramique de Fundy. Cette route serait essentiellement une attraction touristique. Elle longerait les côtes de la baie Fundy tant au Nouveau-Brunswick qu'en Nouvelle-Écosse. Ce serait indéniablement une très belle route touristique car elle traverserait les plus beaux coins des deux provinces. Mais d'après ce que j'ai vu, le terrain est assez accidenté. Les frais de construction seraient donc considérables. De St. Stephen au Nouveau-Brunswick à Yarmouth en Nouvelle-Écosse, la route aurait 550 milles de long, distance répartie à peu près également entre les deux provinces.

La majeure partie de la route actuelle qui longe la côte de la baie de Fundy ne donne pas sur la baie. Elle entre dans les terres, parfois jusqu'à 40 milles de la baie, et les villages de pêcheurs échelonnés le long de la côte sont desservis par de petites routes secondaires. Autrefois, on construisait des routes à l'intérieur des terres, probablement parce que le pays y était moins accidenté et la construction moins coûteuse.

● (5.40 p.m.)

Comme tous les députés qui ont pris la parole, je crois ferme au développement maximal du potentiel touristique des provinces atlantiques. Nous avons des attraits exceptionnels à offrir aux touristes, surtout là où doit passer la promenade de Fundy et le long des côtes orientales. En essayant d'attirer l'industrie à nos provinces atlantiques, qui sont dans un marasme chronique, l'on est porté à oublier leur potentiel touristique réel. C'est sans doute par suite de la concurrence entre les provinces. Il est dommage que dans le passé nous ayons tâché surtout d'attirer l'industrie extractive. Des subventions considérables et d'autres concessions ont été accordées à cette industrie pour l'amener à s'implanter dans ces provinces. Toutefois, dans bien des cas, l'unique résultat a été le charroyage de nos ressources naturelles par des sociétés étrangères qui ont parfois déparé le paysage.

Ces dernières années, certaines sociétés d'exploitation de nos ressources renouvelables, en particulier les forêts,

ont adopté une attitude plus éclairée et commencé à s'intéresser au reboisement. Les résultats de l'exploitation de nos ressources non renouvelables, comme les minéraux, sont plus graves, car il est impossible de remplacer nos minerais. Une autre conséquence indirecte de l'exploitation de nos minéraux est le dommage qu'elle cause à l'une de nos principales attractions touristiques, à savoir les poissons de nos cours d'eau. Nos usines de pâtes contribuent aussi, mais dans des proportions moindres, à la destruction de cette grande richesse naturelle.

Je suis très au fait de ce problème, car je vis sur les rives de la Miramichi, la plus grande rivière à saumon au monde, mais où la pollution atteint maintenant un niveau dangereux. Je constate avec plaisir que notre ministre des Pêches et des Forêts (M. Davis) prend le problème très au sérieux et qu'il montre aux pollueurs présents et éventuels de quel bois il se chauffe.

Permettez-moi de revenir sur la question de la route panoramique de Fundy. Il y a lieu de signaler que même si le gouvernement du Canada met à la disposition des provinces des sommes importantes pour résoudre nos problèmes de transport les plus pressants, notamment, la construction de routes, les provinces intéressées établissent les priorités. Pour répondre aux besoins pressants et même aux plus grands besoins des provinces relativement grandes, mais dont la population est relativement faible, il a été décidé de dépenser les sommes disponibles pour la construction de routes qui serviraient un double but: fournir des facilités de transport entre les centres les plus peuplés et aider également à l'industrie touristique.

Je ne sais au juste quelles priorités la province de la Nouvelle-Écosse a établies, mais je sais qu'au Nouveau-Brunswick, au moins sous l'ancien gouvernement de l'honorable Louis-J. Robichaud, la priorité était accordée à la route tout temps à partir de Moncton jusqu'à Chatham et, de là, à Bathurst et à Campbellton. J'espère que le gouvernement actuel du Nouveau-Brunswick maintiendra cette priorité, étant donné surtout que la construction de cette route a déjà été entreprise par l'ancien gouvernement. Je pourrais ajouter que cette route, qui relie les principaux centres, offre aussi un très beau panorama. Elle longerait la côte est du Nouveau-Brunswick, enjamberait la rivière Miramichi à Chatham par le nouveau pont du centenaire situé dans la circonscription de Northumberland-Miramichi que j'ai l'honneur de représenter à la Chambre.

Je le répète, et je crois que le député de Halifax-East Hants (M. McCleave) sera d'accord, la question de priorités relève de la province. Je voudrais parler d'un autre projet dont on a autant discuté que de la route panoramique de Fundy. On l'a commencé il y a bien des années en vertu du programme de routes d'accès aux ressources. Bien que praticable, cette autre route est loin d'être terminée. Il s'agit de la route Renous-Plaster Rock qui pénètre dans le cœur du Nouveau-Brunswick. De plus, elle se raccorderait à la route corridor tant discutée entre le Nouveau-Brunswick et Montréal en passant par l'État du Maine. Elle raccourcirait de 100 milles la distance entre le Nouveau-Brunswick et Montréal.

Je parle de la route corridor parce qu'il en est question dans un mémoire daté de mars 1969 que les premiers