

Dans le mémoire qu'il a présenté il y a quelques années, le président à l'époque de la commission du passage de la rivière Shubenacadie, M. G. H. MacDuffie, a donné les précisions suivantes:

Dans cette région sévit un des taux de mortalité infantile les plus élevés de la Nouvelle-Écosse, surtout parce que les services médicaux et hospitaliers ne sont pas plus facilement accessibles.

Le passage proposé rapprocherait ces gens d'au moins 30 milles ou d'une bonne demi-heure des services médicaux, dentaires, cliniques, ambulanciers et hospitaliers, alors qu'on ne peut s'en prévaloir actuellement qu'en effectuant un voyage aller et retour de 60 milles.

M. MacDuffie et d'autres avaient présenté ce mémoire au cabinet de la Nouvelle-Écosse. Je devrais dire que la capitale naturelle d'East Hants n'est pas vraiment Halifax mais plutôt Truro.

Le sixième argument en faveur de la construction d'un pont sur la rivière Shubenacadie est que ce pont permettrait de réaliser de grandes économies dans le domaine du transport. L'étude Margeson effectuée en 1964 a révélé que durant une période de 20 ans, cela représenterait 24.25 millions de milles parcourus et 546,000 heures-hommes ou heures-femmes. En d'autres mots, si vous allouez 10c par mille de trajet, montant plutôt faible à l'heure actuelle, les économies réalisées seraient supérieures à 3 millions. Ces chiffres sont désuets, il va sans dire, mais s'ils étaient mis à jour, les économies seraient sensiblement plus élevées.

Lorsque le comité permanent des transports et des communications s'est rendu en Nouvelle-Écosse il y a quelques années pour étudier les besoins de la région atlantique en matière de transport, j'avais demandé à la commission du pont de la rivière Shubenacadie de prier M. MacDuffie de comparaître devant mes collègues du comité. Les membres du comité se sont entretenus avec les représentants de la commission du pont de la rivière Shubenacadie. Par la suite, voici ce que disait le comité dans son rapport destiné à la Chambre des communes:

Il est en outre recommandé que le gouvernement examine l'opportunité d'instituer un programme quinquennal d'aide fédérale aux provinces de l'Atlantique pour la construction de routes; la participation annuelle maximum du gouvernement fédéral serait fixée à 30 millions de dollars et les frais du programme seraient partagés à 90 contre 10 p. 100.

C'est la formule que j'énonce dans mon avis de motion. Je continue:

Les provinces seraient tenues de soumettre les plans d'un réseau précis de routes praticables par tous les temps, choisies pour leur effet sur la concurrence entre les modes de transport dans les provinces de l'Atlantique et pour leur apport à l'expansion économique de ces provinces.

Cette partie du rapport du comité permanent des transports et des communications dressé le 18 juin 1969, figure à la page 39 du fascicule n° 28 des Procès-verbaux et témoignages de ce comité.

Il serait peut-être intéressant de consigner au compte rendu un passage du document établi par les premiers ministres des provinces atlantiques en mars 1969. Ce document traite des éléments de base de la politique des transports des provinces atlantiques. Trois premiers ministres, qui ont participé à la rédaction de ce rapport, ont été remplacés. Sauf erreur, les questions de transport dans la région atlantique sont généralement traitées par la Commission des transports des Maritimes, à Moncton. D'autre part, les opinions exprimées en 1969 sont indubitablement les mêmes que celles des gouvernants actuels des provinces atlantiques.

[M. McCleave.]

Après avoir exprimé l'idée qu'une évaluation détaillée des besoins du réseau de chacune des provinces s'imposait, les premiers ministres ont proposé, comme en font foi les pages 17 et 18 du document intitulé: *The Basic Elements of an Atlantic Provinces Transportation Policy*, de mars 1969, que:

Ce programme devrait être en vigueur pendant dix ans. Les paiements des cinq premières années étant des paiements fixes; le solde devrait être renégocié et reconsidéré avant la fin de la première période quinquennale. La quote-part du gouvernement fédéral devrait représenter 90 p. 100 des frais globaux, y compris l'acquisition de l'emprise, pendant les cinq premières années. S'il y a lieu, un autre programme devrait être négocié avant l'expiration des dix ans.

• (1710)

On trouvera ce texte aux pages 17 et 18 du rapport précité. Il est sûr que le gouvernement fédéral a dépensé des sommes énormes pour les transports dans la région atlantique, d'abord par l'entremise de l'Office d'expansion économique de la région atlantique et, latéralement, par le truchement d'accords spéciaux avec les provinces. Le ministre des Transports (M. Jamieson) le déclarait à la Chambre des Communes le mardi 14 mars, cette année, et je cite:

A l'apogée de ce programme...

C'est-à-dire, de construction routière dans les provinces atlantiques.

... l'aide s'est élevée à près de 57 millions et demi de dollars par an.

De nouvelles dispositions financières s'élevant à 60 millions de dollars ont été discutées, l'année dernière, avec le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve. L'aide fédérale accordée au cours des sept dernières années pour la construction d'autoroutes dans la région atlantique s'est élevée à environ 45 millions de dollars par an, soit un total de 315 millions de dollars pour la période entière. De nombreux projets ont été entièrement financés par le gouvernement fédéral.

Je n'ai rien à redire quant aux montants dépensés au chapitre de services qui me semblent essentiels pour la région d'où je viens, l'Atlantique. Ce que je suggère, c'est la formule de 90-10 de partage des frais afin que les provinces sachent à quoi s'en tenir et puissent mettre leurs programmes à exécution de façon quelque peu différente de ce qu'elles font à l'heure actuelle.

En poursuivant comme objectif la construction d'un pont au-dessus de la rivière Shubenacadie, j'ai pensé à une autre solution. J'avais déjà eu l'idée que le ministère de l'Expansion économique régionale aurait pu jouer un rôle et aider la province à construire ce pont, mais je crois comprendre que le ministère s'attache maintenant aux centres de croissance; donc, son rôle serait minime. Le rôle important sera partagé, me semble-t-il, entre la province de la Nouvelle-Écosse et le ministère des Transports. C'est ainsi que j'ai élaboré ma stratégie afin d'essayer de tenir cette affaire au premier plan et de veiller à ce que les gouvernements fédéral et provincial finissent par tenir des pourparlers sérieux en vue d'assurer la liaison entre les deux rives de la rivière Shubenacadie.

Avant que le ministère de l'Expansion économique régionale se soit concentré sur les secteurs de croissance et pendant que l'Office d'expansion économique de la région atlantique existait et fonctionnait encore je me suis entretenu avec certains des économistes qui y siégeaient de la formule qu'on pourrait appliquer pour justifier un pont sur la rivière Shubenacadie. A cette époque, l'Office appliquait une formule de financement à 7 p. 100 aux ouvrages de ce genre. Il estimait que cela devrait rappor-