

L'aménagement d'une autoroute moderne dans le cadre du couloir routier reliant les provinces atlantiques et les grands marchés du Québec et de l'Ontario via l'État du Maine, semble d'une grande importance, un élément essentiel à tout programme d'amélioration économique de la région. Les camions transportant des marchandises, des meubles, des produits pétroliers ou des voitures emprunteraient le corridor routier. Le transport de bois de sciage serait plus avantageux également en empruntant le chemin le plus court. Les producteurs et les expéditeurs profiteraient de la réduction des tarifs pour le transport des produits des Maritimes en direction de l'Ouest et également dans le cas des expéditions vers l'Est destinées au marché atlantique ou à nos ports d'hiver qui relient les marchés internationaux. Le poisson frais et congelé des Maritimes pourrait concurrencer les produits importés dans les marchés du Canada central et la réduction de prix qui s'ensuivrait profiterait à tous les consommateurs.

Une route plus courte vers les marchés du Québec et de l'Ontario donnerait un élan formidable, aux transports routiers de tous genres, notamment aux voitures de touristes, et les feraient concurrencer nos lignes ferroviaires. Beaucoup de produits secondaires en vrac qui ne peuvent actuellement être transportés que par rail ou par eau pourraient ainsi se voir ouvrir de nouveaux marchés. Sur le plan militaire, il serait extrêmement avantageux de relier les États-Unis à la grande base militaire de Gagetown et aux bases navales et aériennes des Maritimes.

Le coût de construction d'une telle route sera vraisemblablement élevé. Dans une bonne partie de ce territoire où il n'existe pas de routes, je dirais qu'il dépasserait \$200,000 par mille si l'on adopte les mêmes normes que pour la trans-canadienne. L'amélioration des mauvaises routes existantes coûterait probablement moins cher et l'amélioration d'une route mieux asphaltée qui pourrait s'intégrer au réseau routier serait encore moins coûteuse. Quelques recherches me permettent d'estimer le coût à environ 60 millions de dollars.

L'entretien nécessité par le terrain et le climat serait probablement comparable à l'entretien des routes du Nouveau-Brunswick. Il reste à décider qui paierait cette route, qui la construirait et qui l'entreprendrait. Vu l'intérêt des Américains dans les entretiens à venir sur le commerce et les tarifs internationaux, l'accord sur l'automobile, la mise en valeur des ressources et le transport, le moment semble tout indiqué de mettre ce sujet à l'ordre du jour des entretiens avec nos amis américains.

Une route comme celle-là serait bien accueillie, je pense, par les habitants du Maine, mais cet État ne dispose pas des fonds nécessaires. Une route qui servirait à deux pays à la fois pourrait être aménagée, il me semble, selon une formule de partage des frais. Le premier pas, le pas important comporte des négociations avec les États-Unis d'Amérique et l'État du Maine. Il importe de soulever la question dès maintenant. Si le gouvernement actuel a vraiment l'intention d'envisager la question, les négociations doivent commencer dès maintenant. Si nous envisageons des entretiens sur un plan global ou des droits relatifs à plusieurs sujets, cela pourrait très bien correspondre à un accord général sur une multiplicité de sujets.

Je dis donc au gouvernement: Faisons le travail de recherche qui s'impose et faisons-le dès maintenant. Nous avons déjà perdu beaucoup de temps, il y a eu beaucoup trop de paroles et trop peu d'actes. Nous pouvons obtenir cela pour les provinces Maritimes si nous savons développer les artères du commerce; le couloir routier, nos ports, l'énergie marémotrice de la baie de Fundy, le canal de

Ajournement

Chignectou et la chaussée de l'Île-du-Prince-Édouard. Nous avons besoin d'investissements dans les provinces Maritimes pour stimuler l'esprit d'initiative de nos gens, non pas d'aumônes. Investissons dans ces artères commerciales et le développement suivra comme le jour suit la nuit et sans aumônes. Nos gens pourront alors vivre dans la prospérité et la dignité.

M. Marcel Prud'homme (secrétaire parlementaire du Ministre de l'Expansion économique régionale): Monsieur l'Orateur, je suis heureux de l'occasion qui m'est offerte de répondre au député de York-Sunbury (M. Howie). J'aime toujours entendre ses idées. Je reconnais volontiers que les provinces de l'Atlantique ont besoin d'une aide spéciale du ministère de l'Expansion économique régionale, tant du point de vue de l'infrastructure que de subventions aux industries locales.

Les politiques de développement régional sont importantes pour le bien-être économique de cette région, tout comme elles le sont pour le Québec et autres parties du Canada qui ne se sont pas développées au cours des années à leur pleine mesure. Le député a parlé de l'échec de cette politique. Je ne suis pas d'accord avec cette conclusion parce qu'il y a de plus en plus de signes qui indiquent une amélioration de l'économie de la région de l'Atlantique. Je suis toutefois d'accord pour dire qu'il faut l'améliorer.

Je sais qu'il y a eu beaucoup plus d'investissements dans les industries manufacturières. Je sais aussi que le taux d'emploi a augmenté graduellement au cours des quatre dernières années. Je sais de plus que le chômage a continué d'accabler cette région, mais il y a eu une nette diminution de l'exode chez les habitants des Maritimes et il est encourageant de voir que l'écart entre le revenu moyen dans les provinces de l'Atlantique et la moyenne nationale se rétrécit.

Je crois que l'économie des régions de l'Atlantique commence à prendre de l'expansion grâce à la création de possibilités économiques rentables à long terme. Les projets d'infrastructure sont étudiés selon leur mérite et, s'ils sont bons et souhaitables, ils recevront toute notre attention. Je crois que mon collègue de York-Sunbury sera d'accord pour dire que, depuis qu'il a posé cette question au ministre de l'Expansion économique régionale (M. Jamieson) il y a plus de deux mois, des progrès importants ont été réalisés. Je ne songe pas seulement à la récente annonce d'une subvention au développement économique régional de plus de 2.5 millions de dollars pour rouvrir l'usine de textile de Marysville mais aussi à la collaboration fédérale-provinciale poussée en vue de donner plus d'ampleur au rôle du ministère dans toutes les provinces, comme a entrepris de le faire le ministre.

● (2210)

LES TRAVAUX PUBLICS—L'ÉRECTION D'UN NOUVEAU BUREAU DE POSTE À LAC MÉGANTIC—ON DEMANDE QUAND DES APPELS D'OFFRES SERONT FAITS

[Français]

M. Henry Latulippe (Compton): Monsieur le président, le 23 mai dernier, je posais une question au ministre des Travaux publics (M. Dubé) au sujet d'un édifice fédéral qu'on avait l'intention de construire à Lac Mégantic depuis neuf ans. Le 10 octobre 1963,—j'étais alors député,—les usagers du bureau de poste de Lac Mégantic m'ont demandé d'intervenir auprès du ministère des Postes et du ministère des Travaux publics pour faire effectuer des réparations à ce bureau de poste.