

pour vivre que la transcanadienne soit améliorée. Par les temps qui courent, notre gouvernement nous invite à la modération, et c'est une période particulièrement difficile pour les provinces de l'Est, qui ont des besoins urgents dans tous les secteurs de l'économie, et particulièrement dans celui des infrastructures, dans les voies de communication. Il me semble qu'il est tellement plus important de venir en aide aux provinces dans ces domaines que de se lancer dans des propositions de corridors routiers.

Il existe maintenant, comme tout le monde le sait, une route à quatre voies qui relie Ottawa à une autre route venant de Toronto, et qui toutes deux se fondent en une seule, juste avant d'arriver à l'île de Montréal pour se prolonger en une route à quatre voies toujours jusqu'à Rivière-du-Loup et même au delà, si l'on veut se rendre en Gaspésie. Mais de Rivière-du-Loup jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick, cette magnifique route nationale est réduite à deux voies et, comme on le sait, sur presque tout son parcours sauf pour deux voies de détournement de deux villes, la transcanadienne fut construite à deux voies seulement.

**M. l'Orateur adjoint:** A l'ordre. Je regrette de devoir interrompre l'honorable député, mais le temps qui lui était alloué est maintenant expiré.

[Traduction]

**M. Maurice Harquail (Restigouche):** Monsieur l'Orateur, c'est là ma première intervention dans le débat et la première occasion que j'ai de m'adresser à la Chambre au sujet d'un bill. Je pensais attendre de participer au débat sur le bill concernant la peine capitale. Je pensais que j'aurais peut-être également l'occasion de parler pour la première fois à la Chambre à propos du discours du Trône. Cependant, lorsque j'ai pu prendre connaissance du bill C-272 concernant la création d'une Administration du corridor du Maine, et que je me suis aperçu que cela pourrait nuire à ma circonscription, j'ai décidé de participer aujourd'hui au débat réservé aux mesures d'initiative parlementaire.

Je m'oppose à ce bill. Au cours du débat j'expliquerai mon point de vue et par quel raisonnement je suis amené à ma prise de position d'aujourd'hui sur cette question. Je le répète, je n'avais jamais pensé que ma première intervention à la Chambre porterait sur une question de dépenses ou de négociations avec nos voisins du Sud en vue de la construction d'une autoroute pour faire sortir les gens de chez nous. C'est là l'impression que j'ai du bill. Je ne comprends pas la logique ou le raisonnement d'un tel accord qui ne ferait que nuire à la région que je représente et en fait à toute la partie septentrionale du Nouveau-Brunswick.

La création d'une Administration des corridors Canada-Alaska et Canada-Maine ne retiendrait mon appui que si l'on pouvait prouver que la construction et l'entretien d'une autoroute nationale américaine traversant l'État du Maine et reliant les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick et les améliorations parallèles que notre gouvernement s'engagerait à apporter au tronçon de la route de l'Alaska si dans les provinces de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et dans les Territoires du Yukon devraient avantager les Canadiens et leur procurer des avantages financiers.

Bien des questions me viennent à l'esprit. Qui sont les promoteurs de ce projet de corridor? Qui en bénéficiera de fait? Dans ma région, depuis des décennies nous avons bien du mal à réussir à convaincre le gouvernement provincial d'assumer ses responsabilités aux termes de l'Acte de

### Corridors Canada-Alaska et Maine

l'Amérique du Nord britannique. Le gouvernement provincial aime à évoquer, de temps à autre, les responsabilités qu'il a de conserver son autorité et son autonomie. Alors même qu'il affirme l'autonomie de la région, nous constatons souvent qu'il fait bien peu pour assumer ses responsabilités. Je songe en particulier à l'autoroute n° 11 entre Moncton et Campbellton et à l'autoroute n° 12 entre Campbellton et Saint-Léonard, toutes deux au Nouveau-Brunswick, qu'il lui reste à terminer.

● (1750)

Ainsi, il est impensable que je puisse appuyer le bill, alors que ma région, le Nouveau-Brunswick, attend depuis des années que le gouvernement provincial se décide enfin à utiliser les millions que le gouvernement fédéral a mis à sa disposition, et à donner suite à ses nombreuses promesses de terminer l'autoroute entre Campbellton et Moncton.

Vers la fin d'octobre ou au début de novembre, une réunion s'est déroulée dans la ville de Bathurst; 125 représentants élus aux paliers fédéral, provincial et municipal, ont examiné l'aménagement de la route n° 11. Assistaient à la réunion le premier ministre du Nouveau-Brunswick, des sous-ministres, des ministres et des fonctionnaires du ministère de la Voirie, ainsi que le ministre des Richesses naturelles. Après toute une journée d'étude, nous n'avons jamais réussi à obtenir de la part du premier ministre du Nouveau-Brunswick la moindre assurance qu'il songerait même à déclarer prioritaire l'aménagement de cette route. C'est la prise de position qu'il a adoptée, en dépit du fait que le gouvernement fédéral a accordé à cette province quelque 55 millions de dollars au cours des dernières années, somme qui, nous a-t-on dit, servirait à terminer l'autoroute. Donc, tant que l'administration Hatfield du Nouveau-Brunswick adoptera cette attitude, je ne peux rester impassible et permettre l'étude d'un bill qui ferait passer les priorités relatives à une route corridor menant à un autre pays.

Le député de Madawaska-Victoria (M. Corbin) a signalé que nous avions bien d'autres questions plus pressantes. Le gouvernement actuel impose des restrictions aux écoles, aux hôpitaux, à pratiquement toutes les activités de ma province et de ma circonscription, et je comprends pourquoi, étant donné la position adoptée par l'administration Hartfield, il y aura peu d'empressement à terminer la construction de la route n° 11 entre Campbellton et Moncton.

Les notes explicatives attachées à ce bill rappellent que les électeurs de l'État de Maine ont par deux fois voté contre l'ouverture de crédits nécessaires pour financer des projets d'autoroutes qui profiteraient surtout aux Canadiens. En examinant les documents, les renseignements et les données statistiques concernant le financement de ce projet et les renseignements contenus dans ce bill, on a tôt fait de conclure qu'il faudrait empêcher ce genre de projet de dépasser l'étape à laquelle il est parvenu. J'ai parlé de l'attitude du gouvernement du Nouveau-Brunswick, sans mentionner l'importance de la province de Québec qui borde ma circonscription au pont interprovincial de Cross Point.

Le député de Laprairie (M. Watson) a indiqué l'importance du tourisme. Nous connaissons tous évidemment l'importance de cette industrie. Voilà une des raisons qui me poussent à dire qu'il importe de terminer cette route entre Moncton et Campbellton. Mais la route 20 reliant Québec et Gaspé étant terminée, les gens de l'Ontario, de Montréal ou de la région de Québec peuvent beaucoup plus facilement passer par le nord du Nouveau-Brunswick en