

*Initiatives ministérielles*

Dans cette distance qui est comprise entre Franklin et Blanc-Sablon, et ce n'est qu'une partie de la circonscription, dans cette distance de 1 200 kilomètres, il y a 500 kilomètres reliés au réseau routier canadien, québécois aussi par conséquent, mais les 700 autres kilomètres de côte ne sont pas reliés au réseau routier québécois, à peine voit-on des tronçons relier les villages par-ci par-là le long de la côte, mais rien qui relie ces villages-là au réseau québécois.

Je placera donc mon énoncé en deux volets. Dans un premier temps, les localités accessibles par la route et, dans un deuxième temps, les localités qui ne sont pas accessibles par la route. Dans une circonscription comme Manicouagan, les premiers contacts qui se font en matière de développement économique régional, qui se font entre un investisseur et le territoire à développer, c'est souvent par le transport aérien. Une fois rendus sur place, ces gens regardent les différentes facilités dont eux et leurs employés pourraient bénéficier et, naturellement, le transport aérien se place en tête de liste pour ce qui est des avantages ou des inconvénients.

C'est pour cette raison qu'il convient de ne pas traiter de ce sujet avec légèreté car pour les gens de Manicouagan, ce n'est pas un luxe que d'utiliser les services du transport aérien, c'est un outil de toute première importance non seulement pour le développement économique et régional, mais cela fait partie d'une qualité de vie à laquelle nous aussi avons droit en tant que payeurs de taxes et d'impôts. Dans plus de 85 p. 100 des localités de petite et moyenne importance au pays, ces villes et villages se trouvent dans un rayon de 150 kilomètres d'un centre urbain important.

Dans mon énoncé, un centre urbain important, c'est une agglomération où on retrouve tous les services majeurs en soins de santé et services gouvernementaux. Au Québec, on parle de Montréal, Québec, Chicoutimi, Trois-Rivières, Sherbrooke, donc dans des endroits où se trouve une concentration de population de cette envergure, on ne manque habituellement pas de beaucoup de choses afin de suffire aux besoins fondamentaux nécessaires à une qualité de vie raisonnable en 1994.

• (1600)

Mais quelle est cette qualité de vie raisonnable à laquelle les contribuables de Manicouagan sont en droit de s'attendre, en 1994? Le projet de loi dont il est question fait mention d'une équité en rapport avec la répartition des coûts. Donc, en guise d'analyse, j'ai fait un petit calcul selon lequel l'équité doit représenter le même tarif, selon lequel l'équité doit être qu'on paie le même prix pour un kilomètre aérien, peu importe où il se trouve.

On en arrive comme ça à des données drôlement intéressantes, vous savez. Si on prend entre Québec et Montréal, qui est sans doute le corridor le plus achalandé, on peut tolérer un certain pourcentage de variance. On peut être d'accord sur ça, mais du simple au double, comme je vais vous l'énoncer, il y a une aberration. Ce n'est pas seulement une exagération, c'est une aberration. Québec—Montréal, on arrive à plus ou moins 1,10 \$ le kilomètre aérien; Sept-Îles—Natashquan, comme il s'agit d'une région qui ne peut pas être rejointe par la route, les gens sont obligés de prendre l'avion pour des urgences ou quoi que ce soit, 1,34 \$ le kilomètre; Sept-Îles—Blanc-Sablon, 1,82 \$. Qu'on n'oublie pas que le tarif Montréal—Québec est de 1,10 \$

toujours. L'équité, il faut la trouver quelque part. On va parler de Natashquan—Montréal, 2,29 \$ le kilomètre: c'est plus que le double. Un autre qui est plus que le double: Saint-Augustin—Montréal, 2,32 \$; Blanc-Sablon—Montréal, 2,40 \$. C'est aberrant. Mais là, on trouve l'équité quelque part, semble-t-il, là-dedans, selon le ministre. Donc, ça n'a pas de bon sens.

Pour les gens qui ne sont pas reliés par un réseau routier, pour ce qui est des résidents des localités qu'on ne peut pas rejoindre par le réseau routier québécois, tous les besoins fondamentaux sont les mêmes que ceux que j'énonçais précédemment et, en plus, il s'ajoute des particularités, naturellement.

On prend comme exemple des dispensaires pour des soins de santé. Il arrive une urgence où un enfant—ou n'importe qui d'autre, pas nécessairement un enfant—a besoin de soins particuliers. Comme les dispensaires ne peuvent pas les prodiguer, on fait venir au besoin l'avion-ambulance du gouvernement du Québec qui amène le patient dans un centre, Québec ou Montréal, selon les besoins. Mais les personnes qui accompagnent ces gens sont obligées de débours des sommes énormes pour arriver à suivre les gens qui leur sont chers.

Prenons l'exemple de Blanc-Sablon. La mère de famille qui est obligée moralement de suivre son enfant dans un hôpital de Québec devra débours presque 1 500 \$, alors que si elle résidait à Baie-Saint-Paul elle n'aurait pas à défrayer ces coûts, puisque la route passe là.

Le transport aérien n'est pas un luxe dans Manicouagan.

On en fait mention dans une résolution du conseil de ville de Natashquan que j'ai ici. Le conseil de ville a envoyé une lettre au ministre provincial, naturellement, mais j'ai sorti quelques lignes de cette résolution où on fait mention des différents considérants en rapport avec les spécificités de ces régions.

«Considérant les difficultés géographiques», parce que ce n'est pas banal, la Côte-Nord, ce n'est pas planche, on ne joue pas au golf tous les jours sur la Côte-Nord. «Considérant le problème relié à la santé et à l'éducation, relié à la problématique de transport», les instituteurs, les professeurs, les médecins, les gens qui se promènent partout sur la Côte-Nord, ces gens-là utilisent des avions parce qu'ils n'ont pas le choix. «Considérant les coûts élevés du transport aérien», le conseil de ville de Natashquan en fait mention dans sa résolution tellement c'est aberrant. Tous les conseils de ville pourraient en faire mention aujourd'hui, mais je mentionne le conseil de ville de Natashquan.

De plus, en ce qui a trait à l'approvisionnement, on en souligne les effets. Au sujet des denrées alimentaires, je vous fais part d'une petite anecdote particulière. Une tranche de steak, un «T-Bone», comme on dit communément, coûte cher ici et une tomate coûte beaucoup moins cher, mais si on s'en va à Natashquan ou à Chevery, comme j'y suis allé au mois de février, une tomate vaut quasiment plus cher qu'un «T-Bone», parce que pour obtenir une tomate au mois de février, il faut qu'elle soit arrivée presque au mois de novembre. Donc, imaginez quelle valeur elle peut avoir au mois de février si elle est encore bonne. C'est tout à fait exceptionnel. Mais ce sont des particularités régionales, il faut en tenir compte. Il y a le transport aérien qu'il ne faut pas négliger. C'est un peu pour ça qu'on se lève à la Chambre aujourd'hui.