

question prioritaire. De nombreuses rubriques de l'annexe B indiquent que des travaux ont été entrepris à divers endroits le long de la route n° 11. J'espère qu'on donnera suite à ce très important projet cette année.

Cela dit, je voudrais assurer à mon ami de Halifax-East Hants que rien ne me ferait plus plaisir que de trouver des moyens de financer son projet. Néanmoins, je n'accepte pas sa formule. J'ai écouté le député aujourd'hui. Il a proposé cet après-midi que le gouvernement songe à l'opportunité d'accepter rapidement la formule de partage des frais dans une proportion de 90 à 10 pour le programme de voirie élaboré jadis par ces provinces et le Conseil de développement de la région atlantique. Le député ne se rend peut-être pas compte que ce serait une initiative rétrograde. La participation maximum des frais aux termes du programme du Conseil était fixée à une proportion de 75 à 25.

• (5.20 p.m.)

Les accords actuellement en vigueur à l'égard des routes et des régions spéciales prévoient un financement fédéral complet et, contrairement au programme du Conseil de développement de la région atlantique, le financement d'un prêt pour l'achat de terrains dans les régions urbaines où les prix sont souvent élevés. L'assistance globale fournie par le Conseil aux provinces atlantiques à compter du 1<sup>er</sup> accord en 1964 jusqu'au 4<sup>e</sup> en 1968 s'élevait à 66.5 millions de dollars répartis ainsi: 19.5 millions à Terre-Neuve, à la Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick et 8 millions à l'Île-du-Prince-Édouard. En vertu des ententes du ministère de l'Expansion économique régionale sur les régions spéciales et les routes signées cette année, le montant attribué aux routes dans la seule année financière 1970-1971 s'élève à 63.4 millions de dollars, répartis en subventions de 55.4 millions et en prêts de 8 millions. Au cours de la vie éphémère de l'entente sur les routes, du 1<sup>er</sup> avril 1970 au 30 juin 1972, la dépense totale qui en découlera pour les provinces atlantiques atteindra quelque 88 millions de dollars, répartis en subventions de 76 millions et en prêts de 12 millions. Naturellement, ces montants s'ajoutent à 7.5 millions que le gouvernement fédéral affecte aux routes sous le régime FODER pour l'Île-du-Prince-Édouard. Dans la seule année financière 1970-1971, presque autant d'argent a été attribué au développement des routes dans les provinces atlantiques qu'au cours des quatre années sous le régime des ententes de l'ancien Office d'expansion économique de la région atlantique.

En ce qui concerne les routes pour lesquelles on a reçu une aide, particulièrement dans le cas du projet de Fundy Trail et du passage de la rivière Shubenacadie, il faut souligner que les programmes routiers sont des programmes fédéraux-provinciaux. Dans tous les cas, il faut qu'il s'agisse de routes que nous-mêmes et les provinces considérons conjointement comme des éléments importants de l'expansion économique de la province. Nous sommes conscients de la valeur qu'auraient les routes proposées par le député et de leur apport éventuel au développement des provinces, mais les provinces intéressées ont cru, et nous sommes du même avis, que ces routes ne contribueraient pas autant au développement de l'ensemble de la région et de chaque province que les autoroutes auxquelles on a accordé la priorité.

Je voudrais que le député m'éclaire sur un point. Le programme pour la construction du passage de la rivière

Shubenacadie ne semble pas encore avoir été présenté par les autorités provinciales aux autorités fédérales. Le député dirait-il s'il en est bien ainsi?

**M. l'Orateur suppléant (M. Richard):** A l'ordre, s'il vous plaît. Les députés auront constaté que j'avais donné la parole au député de Northumberland-Miramichi (M. Smith), mais que c'est le député de Westmorland-Kent (M. Crossman) qui a parlé.

**M. Charles H. Thomas (Moncton):** Monsieur l'Orateur, l'avis de motion que mon collègue de Halifax-East Hants (M. McCleave) a fait inscrire au *Feuilleton* a suscité mon intérêt. Il se rattache très étroitement à mon propre avis de motion n° 20, qui incite le gouvernement à énoncer une politique globale des transports pour la région de l'Atlantique. La promesse en a été faite à la région il y a bien des années, et plus particulièrement en 1967, lors de l'adoption de la loi nationale sur les transports. Le gouvernement a reconnu la nécessité d'une politique d'ensemble, à l'époque, en gelant les tarifs ferroviaires. Depuis quatre ans, c'est une politique à laquelle on a plus souvent fait l'honneur de déroger. Nous savons tous ce qu'il est advenu du gel des tarifs ferroviaires. Nous savons ce qu'il est advenu de ces tarifs depuis quatre ans. Seuls les habitants des provinces atlantiques comprennent qu'aujourd'hui elles ne sont pas plus rapprochées d'une politique des transports qu'en 1966.

J'insiste sur la nécessité d'une politique générale des transports. Je sais gré au député de Westmorland-Kent (M. Crossman) de ses remarques. Je suis des plus heureux de le voir parmi nous. Ce n'est qu'avec la collaboration de tous les députés de la région atlantique, indépendamment de leur allégeance politique, que nous pourrions en fin de compte aboutir à une politique cohérente et intégrale pour la région.

Je suis d'accord sur les chiffres cités par le député de Westmorland-Kent et j'admets que des millions de dollars ont été accordés à la région grâce à l'entente qu'il a mentionnée; mais je n'en maintiens pas moins la position que nous avons prise dès le début: il ne s'agit pas de la politique intégrale exigée par l'ancien office d'expansion économique de la région atlantique, le rapport des premiers ministres des provinces de l'Atlantique et le comité permanent des transports. La politique du ministère de l'Expansion économique régionale est essentiellement provisoire. Il y a longtemps, d'après nous, qu'il aurait fallu renoncer à l'idée d'une assistance provisoire et adopter une politique de développement à long terme pour amener cette région au niveau du reste du pays. C'est un fait reconnu depuis longtemps. L'ancien Office d'expansion économique de la région atlantique a été établi en 1963. Je cite un passage de son dernier rapport:

L'Office a reconnu, dès le début, que la lenteur du progrès économique de la région atlantique était due en grande partie aux difficultés de transport. Même si elles concernaient à n'en pas douter tous les modes de transport, la solution en était rien moins qu'évidente, puisqu'il s'agissait de questions complexes de politiques nationales et régionales. Une chose néanmoins était claire et indiscutable, la nécessité d'aménager un réseau d'autoroutes modernes, utilisables en toutes saisons, en même temps que la mise au point d'une politique générale des transports pour la région.

Cela date de 1963, c'est-à-dire il y a près de huit ans. Nous attendons toujours une politique globale des transports pour la région atlantique. Il est facile au gouverne-