

Le budget—M. Béchar

constituait souvent le seul port d'attache. Les hippies évoluent dans ce sens!...

C'est pourquoi je réclame de nouveau et publiquement l'aménagement de havres de pêche pour les pêcheurs côtiers, dans le district s'étendant de Port Daniel à Hoptown inclusivement, et plus précisément à New Carlisle, à Bonaventure, à Ruisseau le Blanc, qui a été favorisé au cours de l'an dernier, à Caplan, ainsi que l'entretien d'une façon convenable des structures de Marci's Lane et de Shigawake. Les pêcheurs le réclament et désirent conserver leur gagne-pain plutôt que d'être aux crochets de l'État, ce à quoi ils seront condamnés si l'on persiste à écouter certains rêveurs technocrates qui diffusent leurs dictats du haut de leur tour d'ivoire!

Le développement économique de toute la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine a été considérablement compromis dans le passé et il l'est encore aujourd'hui, faute de moyens adéquats de transport. Depuis qu'on est à reconstruire la route 6, grâce à l'entente Canada-Québec pour le développement économique de l'Est du Québec (Bas-Saint-Laurent, Gaspésie, Îles-de-la-Madeleine), entente à laquelle le gouvernement fédéral participe financièrement à 50 p. 100, il faudrait établir une politique relative au transport aérien. Combien de fois ai-je dit à la Chambre que la Gaspésie, et ma circonscription en particulier, étaient à peu près dépourvues de tout service de transport aérien? Nous ne sommes pas moins Canadiens que les autres. La preuve de notre attachement à notre drapeau, je crois, n'est plus à faire. Mais il ne faudrait pas nous prendre pour d'éternels naïfs. Pourquoi nous priver de cette liaison moderne et essentielle avec l'extérieur? Nous réclamons l'établissement d'un service aérien de première classe pour la Gaspésie, sur lequel le public voyageur pourrait se fier, à cause d'un horaire qui serait respecté par l'exploitant. Une magnifique piste existe d'ailleurs à Bonaventure, une autre à Gaspé, ainsi qu'une troisième à Havre-aux-Maisons, aux Îles-de-la-Madeleine. Celle de Bonaventure, une fois améliorée et munie des instruments et installations requis, pourrait compléter le réseau dans notre région. Pourquoi ne pas la mettre en valeur? Avec un peu d'imagination, un service de première classe chez nous deviendrait rentable. Les subventions, qui sont disponibles ailleurs, seraient tout aussi bien accueillies en Gaspésie, il me semble. Le courrier, qui tarde souvent d'une façon considérable, pourrait nous être acheminé par la voie des airs. Ainsi, nous pourrions bénéficier des mêmes privilèges, ou du moins des mêmes droits, que d'autres endroits isolés, comme Terre-Neuve et la Colombie-Britannique.

• (1740)

Aux Îles, après qu'on eut fait de nombreuses démarches et instances de toutes sortes, le gouvernement a établi un service de traversier «roll on and roll off» et qui fonctionne entre l'Île du Prince-Édouard et Cap-aux-Meules, aux Îles-de-la-Madeleine. Ce traversier, bien que n'étant pas encore l'idéal, représente une nette amélioration sur ce qui existait antérieurement. Toutefois, l'expérience de l'été dernier démontre que ce traversier ne peut pleinement satisfaire aux besoins de l'économie des Îles, surtout avec l'affluence toujours croissante du touriste vers cet endroit enchanteur.

En outre, les camions affectés au transport du poisson et des marchandises périssables, ont d'énormes difficultés à y trouver place, aucune priorité ne leur étant accordée. Il est urgent qu'une telle situation soit corrigée au moins durant la période de pointe, de juin à septembre. Du côté

[M. Béchar.]

des Îles, un terrain de stationnement devrait être aménagé pour décongestionner les abords du quai déjà trop achalandés. Le débarcadère, auquel j'ai fait allusion tout à l'heure, prévu pour le traversier, à l'intérieur du port, doit être construit sans délai, avant que de malheureux accidents ne se produisent. Étant donné le développement de l'industrie touristique aux Îles, on doit aussi donner suite aux demandes répétées d'améliorer l'aéroport actuel en procédant à l'agrandissement des pistes pour faciliter l'accès à de plus gros aéronefs.

Depuis 1946, il existe un traversier interprovincial reliant Dalhousie, dans la circonscription du ministre des Travaux publics (M. Dubé), au Nouveau Brunswick, à Miguasha, dans la circonscription de Bonaventure, au Québec. Des subventions ont été jusqu'ici versées à l'exploitant de ce vaisseau. Toutefois, à la fin de la saison dernière, l'entente entre la Commission canadienne des transports et l'exploitant actuel étant terminée malgré les nombreuses instances, tant auprès de l'ancien ministre des Transports (M. Jamieson) que de la Commission canadienne des transports, l'avenir de ce traversier est très incertain. J'ose espérer que ce n'est qu'une impression, car si telle était la situation, notre région se verrait réduite à la situation qui existait il y a 30 ans. Je ne peux croire qu'on ne tiendra pas compte de cette population tant négligée dans un passé pas si lointain! Si les deux niveaux de gouvernement développent l'industrie touristique par l'établissement d'un parc national, d'étapes et de zones touristiques, on repoussera celui qu'on veut attirer, en le privant d'un lien indispensable entre les deux provinces.

Le rôle joué par les chemins de fer Nationaux, monsieur le président, revêt un caractère très important pour l'économie de notre région. Il fut un temps assez près de nous où le train était le seul moyen de transport. On ne peut pas dire que tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes, actuellement. On assiste, depuis quelque temps, dans notre région en particulier, à une sorte de danse macabre de gares et de chefs de gare, habilement orchestrée et dirigée par les autorités supérieures de cette société d'État, pour des raisons d'efficacité et d'économie, dit-on. J'aimerais qu'on me détaille, pour ma gouverne et celle de mes électeurs, l'économie que représentera le remplacement du chef de gare par un concierge payé à commission, étant donné la somme qu'on lui allouera pour payer ses locaux et le nombre incalculable d'appels interurbains, comparativement au salaire actuellement payé au chef de gare. Il s'agit d'une économie de bouts de chandelle.

Je désire, une fois de plus, protester contre une telle décision arbitraire et rétrograde du Canadien National dans notre région. Je ne citerai qu'un cas: à Maria, monsieur le président, un hôpital dessert une population habitant dans un rayon de plus de 100 milles; on y trouve un foyer pour vieillards, une des seules cliniques médicales de la région, de nombreux marchands et hommes d'affaires; il est donc impensable qu'on persiste à vouloir priver la population du chef de gare. Malgré les très nombreuses instances faites ces dernières années, je m'explique mal cette attitude, et j'espère que mon message parviendra à la Commission canadienne des transports. Je demande au ministre des Transports (M. Marchand) d'user de son influence et d'enjoindre cet organisme de réviser immédiatement sa décision d'accepter la requête des chemins de fer Nationaux.

[Traduction]

M. Dan McKenzie (Winnipeg-Sud-Centre): Monsieur l'Orateur, la coutume veut qu'à l'occasion de son premier