

*Corridors Canada-Alaska et Maine*

en effet, parsemé de lacs et de montagnes que toute route rapide éventuelle devra contourner. Vouloir prétendre que le trajet pourrait être raccourci, c'est complètement faux.

La démonstration en a déjà d'ailleurs été faite par un porte-parole de ma région lors des assises générales des chambres de commerce de la région Atlantique, en 1967 ou 1968, je n'ai pas la date précise, mais avec cartes à l'appui, avec graphiques, avec chaînes, il a été possible de démontrer que si on prend Moncton comme point d'origine, en passant par Fredericton sur la Transcanadienne, donc Edmundston, Rivière-du-Loup, Québec, Montréal, la distance est de 635 milles. Par contre, si on prend toujours comme point de départ la ville de Moncton, passant toujours par Fredericton, pour suivre le trajet proposé d'un corridor routier dans la Maine, on se rend compte que la distance est de 633 milles, soit deux milles de moins que le parcours actuellement employé, pratiqué par les camionneurs, les touristes et tout ce que vous voulez.

Je crois que c'est en 1967 que le ministre des Transports, l'honorable J. W. Pickersgill, déposait à la Chambre le résultat d'une étude volumineuse sur les problèmes des transports dans la région de l'Atlantique. Cette étude avait été confiée à *The Economist Intelligence Unit Limited*, et le volume X se référait spécifiquement à la proposition d'un corridor dans la Maine. Et quelle fut la conclusion de l'étude? Eh bien, la voici, et je cite:

● (1730)

[Traduction]

En ce qui concerne l'infrastructure de la région de l'Atlantique en général et son réseau de transport en particulier, il y a bien d'autres secteurs où les avantages dépasseraient largement ceux que l'on peut espérer obtenir en construisant une route-corridor dans la Maine.

[Français]

Voilà, monsieur l'Orateur, une conclusion recherchée, une conclusion posée, une conclusion intelligente, et qui défait tous les arguments des protagonistes d'une route-corridor, et c'est là l'essentiel de la question que nous avons à débattre aujourd'hui. Voilà ce que refusent de voir les protagonistes de la route-corridor. Comment peut-on, en effet, justifier un corridor canadien dans l'État du Maine quand, comme je le sais pertinemment, tous les députés de la région Atlantique, sans exception, peuvent se lever à la Chambre aujourd'hui pour énumérer chacun au moins une dizaine de priorités très importantes dans le seul domaine de la construction routière de leurs circonscriptions électorales respectives, monsieur l'Orateur. Et voilà qu'on veut nous «embaumer» de beaux projets de corridors.

Les priorités sont tout autres dans la région Atlantique. Quel député du Nouveau-Brunswick ne se souvient de la proposition d'un programme de construction et de réfection routière échelonné sur une période de cinq ans, au coût estimé de 400 à 500 millions de dollars, qui fut présentée au gouvernement fédéral le printemps dernier, et qui ne contenait que les priorités du gouvernement provincial? Voilà le problème et voilà où nous devrions adresser nos solutions. Il faut régler les demandes à l'intérieur même du Canada, à l'intérieur même de chacune des provinces de l'Atlantique, et lorsque nous aurons mis sur pied, lorsque nous aurons rapiécé, comme il se doit, les infrastructures nécessaires à la vie quotidienne des gens de la région Atlantique, alors et alors seulement, peut-être, pourrions-nous songer à un projet de construction de corridor routier dans la Maine.

La province du Nouveau-Brunswick a tellement de priorités à l'intérieur de ses frontières qu'elle ne peut se permettre le luxe de «flirter» avec un projet-corridor à l'heure

[M. Corbin.]

actuelle, et même pas pour les 10 ou 20 prochaines années, mais elle a appris au cours des deux dernières années que «flirter» avec des projets en l'air, tel que celui de la Bricklin, coûte cher.

Personnellement, j'aurais préféré que les promoteurs canadiens du Corridor du Maine eussent consacré au cours des 10 ou 15 dernières années autant de vigueur dans la poursuite d'un meilleur développement du réseau canadien, chez nous, au Nouveau-Brunswick, et dans certaines régions du Québec traversées par notre route nationale.

Si telle avait été l'attitude de mes compatriotes, si ainsi avait été manifestée leur sincérité pour résoudre un vrai problème, et s'ils sont toujours ainsi disposés, ils s'évertueraient à concentrer leurs efforts et leurs énergies pour améliorer la route transcanadienne. Il serait réglé le problème; par le fait même, on n'entendrait plus parler d'un corridor dans la Maine, d'un échange routier avec les Américains.

Ce qui m'attriste, ce n'est pas tellement qu'on m'accuse, depuis huit ans que je suis député ici, d'avoir un esprit de clocher. Non, j'ai la peau épaisse. On peut aussi accuser mes électeurs d'esprit de clocher. Le fait est que ces gens veulent vivre, monsieur le président. Ce qui me déçoit profondément c'est que nous ne puissions trouver une solution vraiment et typiquement canadienne à un problème canadien.

Où est donc la sagacité des Macdonald, des Laurier? Qu'à-t-on fait de l'esprit de débrouillardise dans ce pays? Qu'est-ce qui arrive à l'esprit d'initiative des gens des Maritimes? Voilà ce qui me déçoit quand je lis une proposition comme celle du bill C-272.

Je ne serais pas satisfait, je ne me contenterais jamais de m'en remettre aux Américains, que je respecte, que j'admire et que je dois forcément voisiner, depuis le partage du territoire, j'allais dire du territoire de la République du Madawaska, par le traité Ashburton-Webster en 1842.

Et c'est justement là que l'on retrouve l'ironie et le sordide du bill C-272. Il y a aujourd'hui 134 ans, on disséqua un territoire qui aurait dû demeurer canadien dans sa totalité. On l'a cédé aux États-Unis d'Amérique en vertu du traité Ashburton-Webster. La même région à travers laquelle on se propose aujourd'hui de construire un corridor, supposément pour relier deux parties de la nation canadienne. Ce n'est pas un corridor qu'il nous faut, c'est le rapatriement du Nord de l'État du Maine. Mais hélas, l'histoire est écrite, et pour longtemps j'ai bien peur. Il ne nous reste qu'à blâmer les vus un peu trop courtes, il me semble, des administrateurs coloniaux de l'époque qui ont cédé un territoire qui aurait dû demeurer canadien.

Monsieur le président, soyons donc réalistes, soyons fiers de notre appartenance canadienne, soyons fiers de la route transcanadienne sur un sol canadien, relié ici et là dans la région Atlantique par des traversiers en vertu du Pacte confédératif.

● (1740)

Ce n'est pas l'imagination qui manquait au moment du développement conceptuel de la route transcanadienne et de son aménagement. Et s'il est vrai que ce réseau dans son état actuel ne rencontre pas la demande, retrouvons nos manches encore une fois, et mettons-nous à la tâche. Continuons ensemble à bâtir cette nation, efforçons-nous de trouver chez nous des solutions, avant de faire la génuflexion devant le pays du sud.

Je regrette, monsieur le président, le bill C-272, je ne puis l'appuyer, ni au nom de mes commettants, ni en celui de centaines de milliers d'autres Canadiens qui ont besoin