

*Ports de pêche et de plaisance*

Encore une fois, du point de vue de l'économie et de l'efficacité, les fonctionnaires diront peut-être, sincèrement sans doute: Eh bien, monsieur Nowlan ou Jones ou Smith, il n'est pas rentable d'entretenir un quai ou une jetée ici, parce que la valeur du poisson pêché ne justifie pas la dépense. Bien entendu, il est facile de dire cela après trois ou quatre années de doux laisser-aller, lorsque les installations sont dans un tel état qu'il faudrait souvent construire un quai complètement neuf. Comme je l'ai dit tantôt, les marées de la baie de Fundy sont les plus difficiles qu'on puisse trouver, car elles atteignent parfois cinquante pieds et la côte n'offre à peu près aucune protection contre les coups de vent du nord-est ou du nord-ouest. Le coût de construction des installations est donc assez élevé par rapport à la valeur du poisson pêché. Mais l'abandon de ces installations—et ce n'est là rien de nouveau dans ma région, tout comme probablement dans celles du secrétaire parlementaire et du député de Northumberland-Miramichi (M. Dionne)—revêt beaucoup plus d'importance que la fermeture, disons, d'un bureau de poste, qui a suffi pourtant à détruire la vie sociale de toute une localité. Une fois ruinées les installations portuaires, même si tous les habitants du village ne vivent pas de la pêche, disparaissent souvent les seules raisons d'être économiques de la collectivité.

Je pourrais vous accompagner aujourd'hui le long du littoral, vous montrer des images des installations telles quelles existaient naguère, et vous seriez horrifié de la façon dont on a laissé se détériorer les installations du littoral de la baie de Fundy. Je dois pourtant féliciter certains fonctionnaires. Avant que les pêcheries ne passent du ministère des Travaux publics au ministère des Transports, il y avait un brillant fonctionnaire au ministère des Pêcheries ou au ministère des Travaux publics à Halifax qui, agissant de concert avec moi, a finalement réussi à faire adopter une approche intégrée pour certaines installations du littoral de la baie de Fundy. Quant à la participation de la population, le député de Halifax-East Hants (M. McCleave) a dit qu'il fallait publier un rapport annuel pour nous tenir au courant de la façon dont on applique cette loi.

La mesure laisse au ministre toute latitude de décider où maintenir des quais, quels droits percevoir, où placer le gardien de quai ou wharfinger, et ainsi de suite. De nombreux députés ne savent peut-être même pas ce qu'est un «wharfinger»—ils croient que c'est une sorte d'oiseau qui se déplace du nord au sud en hiver et du sud au nord en été. Parfois, monsieur l'Orateur, certains riverains aimeraient que le gardien de quai soit aussi fuyant qu'un oiseau migrateur, parce que s'il n'était pas là pour évaluer les droits, ils auraient la vie un peu plus facile. Mais ce bill confère au ministre le pouvoir de décider de la vie d'un bon nombre de petites collectivités.

J'espère qu'on ne rationalisera pas à l'extrême, parce que si on le fait, monsieur l'Orateur, d'autres petits villages devront fermer et les personnes devront abandonner leur gagne-pain, leur mode de vie traditionnel; c'est l'une des raisons pour laquelle le nombre d'assistés sociaux et le montant des allocations ont augmenté. On provoque ainsi un exode qui ne peut souvent se faire que dans une seule direction: les habitants de ces petites localités sont attirés par la ville comme par un

aimant et ils viennent bien souvent s'ajouter aux listes de chômage; ils viennent aggraver la décrépitude sociale que l'on observe déjà dans les villes. C'est une mauvaise solution. J'espère donc que l'on expliquera un peu mieux comment le ministre compte interpréter cette mesure législative à l'étape de l'étude du bill en comité. Mon collègue a évidemment abordé le sujet ce matin. Comment le ministre va-t-il interpréter le terme «rationalisation»? J'admets qu'il faut procéder à une certaine rationalisation et à une certaine réorganisation administrative à l'échelon des différents ministères. Pour le ministre des Pêches et de l'Environnement (M. LeBlanc), il s'agit de faire une remise à jour de la loi. Sûrement, la rationalisation ne doit pas être seule à entrer en ligne de compte lorsqu'il s'agit de décider du gagne-pain de si nombreuses localités à travers le Canada.

● (1600)

Il est un autre aspect auquel j'aimerais bien que le comité s'intéresse. Mais avant de passer à autre chose, je tiens à dire que c'est au nom de la rationalisation qu'on a recommandé ce matin de faire appel à la participation de la population, peut-être même avant l'étape de la rationalisation, de façon que les localités sachent bien où elles figurent dans l'ordre des priorités du gouvernement quant à la survie et au maintien de leurs installations et qu'elles puissent dire leur mot.

Le gouvernement ne devrait pas chercher à s'aliéner celui qu'il tente d'aider en l'informant par les journaux ou à la radio que les installations de sa localité sont condamnées sans espoir. Voilà le genre d'aliénation auquel il soumet la population. Je ne parle pas de conspiration, puisqu'il s'agit le plus souvent d'une simple omission. Certes, quand il met en péril le gagne-pain de si nombreuses petites localités, ou des domaines qui ont déjà assuré leur survie, j'estime que ces petites localités méritent un meilleur sort et qu'elles doivent savoir où elles se situent dans les projets des planificateurs. Cela ne peut se faire que grâce à leur participation. Les députés devraient avoir l'estomac, à défaut d'un meilleur mot, de rencontrer ceux qui seront touchés et de discuter avec eux des problèmes avant de prendre une décision.

J'allais faire une digression en racontant un fait survenu dans mon propre comté où, grâce au courage d'un des représentants du ministère des Travaux publics et à l'aide des Chambres de commerce, le public a participé à ce qu'on a appelé la tournée des ports de la baie de Fundy au cours de laquelle toutes les collectivités ont reçu la visite des divers représentants, afin que le ministre des Transports (M. Lang) ne puisse pas dire à la fin que cette responsabilité incombe au ministère des Travaux publics, et ce dernier, qu'il s'en occuperait bien, mais que la question relève du ministère des Transports.

Nous avons pu les réunir et, après toute une journée de préparatifs, nous avons parcouru 60 milles le long de la côte et visité toutes les régions, même celles que nous n'avions aucun espoir d'aider parce que les marées y avaient causé de graves dommages. Une réunion publique a rassemblé les porte-parole de toutes les collectivités—une des réunions les plus animées à laquelle j'ai eu le plaisir d'assister—et je félicite certains représentants qui ont eu le courage d'affronter le public de cette façon.