

cord avec l'Auditeur général, lorsqu'il déclare que ces services de transbordement devraient être entièrement à la charge des provinces.

Je sais que dans notre cas, le service de transbordement, c'est-à-dire le service de traversier entre la rive nord et la rive sud du fleuve Saint-Laurent, a rendu de grands services à la population des deux rives, et je suis d'avis que cela devrait être considéré comme un service interprovincial, parce que ces services sont aussi utilisés par les gens des provinces Maritimes, non seulement pour le service des passagers, mais également pour l'écoulement des produits dont, entre autres, la pomme de terre qui nous vient de l'Île du Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick ainsi que les produits laitiers. Je devrais ajouter que ce service offre un moyen de transport à une population de plus d'un demi-million, entre les provinces Maritimes, la côte sud et la côte nord.

Monsieur le président, en passant, je devrais ajouter qu'on parle des développements de la côte nord et que l'Auditeur général est d'avis que ce sont là des dépenses qui ne sont pas justifiées. Par ailleurs, je devrais appeler l'attention de la Chambre sur la revue *The region with a future*, dans laquelle on a compilé des données statistiques et où on peut lire ce qui suit à la page 88:

[Traduction]

Le gouvernement fédéral devrait profiter énormément de l'exploitation industrielle et minière de la côte septentrionale. A raison d'un revenu imposable de 50 millions de dollars environ, le gouvernement devrait retirer à peu près 25 millions par an. Un montant pareil dédommagerait considérablement le gouvernement de toutes sommes qu'il aurait pu dépenser à la construction de quais, d'entrepôts, de brise-glace et des subventions qu'il aurait pu accorder au service de transbordeurs et aux compagnies maritimes.

[Français]

Monsieur le président, je crois que ceci est très significatif et comme je vois le ministre des Transports (M. Pickersgill) juste en avant de moi, j'espère qu'il m'écoute attentivement et qu'il note tous ces chiffres.

Le 11 février, le député de Gaspé (M. Keays), en parlant sur les crédits du ministre des Transports, disait ceci:

En examinant de nouveau les crédits, je constate que deux ou trois projets importants devaient être entrepris immédiatement après cette déclaration du ministre. Je connais bien cette circonscription. Or, aucun de ces projets n'a été mis en œuvre. A Sainte-Anne-des-Monts, les fonds votés devaient être affectés à la réparation du quai.

A cause du mauvais état de ce quai, le service de transbordeur entre Sainte-Anne-des-Monts et Sept-Îles a dû cesser et, pour se rendre sur la côte nord du Saint-Laurent, il faut maintenant passer par Matane.

[M. Blouin.]

Je dirai à mon collègue de Gaspé que ce n'est pas tout à fait vrai. On a abandonné le service entre Sainte-Anne-des-Monts et Sept-Îles justement parce que la compagnie en cause a prétendu que ce service n'était pas rentable. En dépit d'un subside de \$50,000 par année que le gouvernement fédéral a accordé à la compagnie *Ungava Transport Limited*, la compagnie n'a pas jugé que ce service était rentable et il l'a discontinué le 30 novembre dernier.

• (5.50 p.m.)

Maintenant, en parlant de ce subside, je voudrais signaler au ministre que cette somme de \$50,000 accordée par la Commission maritime était bien vue. Évidemment, j'aimerais bien qu'elle continue à l'accorder parce qu'il y a certains endroits dans mon comté où je pourrais l'utiliser à bon escient, par exemple, pour le service entre Sept-Îles et Blanc Sablon, ce dernier endroit comptant une population d'environ 15,000 personnes dispersées sur 450 milles de littoral et n'ayant à peu près pas de service à l'heure actuelle. Or, je demande au ministre de bien vouloir faire des pressions auprès des personnes responsables afin que les \$50,000 dont il est question soient maintenant affectés à l'amélioration du service entre Sept-Îles et Blanc Sablon.

Monsieur le président, j'ai dit, au début de mes remarques, que je ne voulais nullement prolonger le débat sur ces crédits. J'aurai, sans doute, l'occasion de revenir sur les crédits de ce ministère un peu plus tard et, à ce moment-là, j'en aurai beaucoup à dire sur les transports aériens, les transports maritimes, les brise-glace, les gardiens de phares, la construction de pistes d'atterrissage dans les régions éloignées, isolées et souvent même oubliées. J'aurai certainement l'occasion d'en parler plus longuement.

Tout à l'heure, mon collègue de Coast-Capilano (M. Davis) a dit que le port de Vancouver était plus ou moins négligé. Il a également mentionné le tonnage que ce port manipule chaque année. Je sais, évidemment, que Vancouver a des avantages que nous n'avons pas dans l'Est. Par ailleurs, je voudrais lui signaler que nous aussi nous avons, dans l'Est, des ports de mer qui sont très actifs. Or, je voudrais n'en mentionner qu'un seul, dans le moment, soit celui de Sept-Îles, qui est présentement classé troisième port de mer en importance, non pas seulement dans la province de Québec mais dans tout le Canada.

Je voudrais dire à mon honorable ami que tout dernièrement, c'est-à-dire depuis le 1^{er} janvier jusqu'à maintenant, la navigation d'hiver n'a jamais été interrompue, et ce sans l'aide des brise-glace du gouvernement fédé-