

bien que le trafic aérien doit être développé comme l'a déjà été le trafic ferroviaire.

Si, à l'époque où l'on a voulu développer le trafic ferroviaire, on s'était contenté d'isoler les gares, de les construire à des distances éloignées, on n'aurait pas aujourd'hui tous ces fameux réseaux ferroviaires et il n'y aurait pas, dans l'esprit de la population, le désir de bénéficier et de profiter du trafic ferroviaire.

La même chose s'applique au trafic aérien. Si l'on veut que la population s'éveille et suscite un potentiel de trafic aérien important et appréciable, il faut que le ministre des Transports crée, à des endroits, les possibilités de permettre à ce trafic de s'étendre.

A Sherbrooke, nous avons cet aéroport qui attend la venue du ministre pour l'ouverture magistrale; nous lui promettons de lui faire une réception extraordinaire. L'honorable ministre serait heureux de constater la joie se refléter sur le visage des milliers de personnes qui seront présentes pour lui exprimer leurs remerciements et leur reconnaissance, car il y aura des gens non seulement de notre région mais d'ailleurs. Ceci constituerait une contribution non seulement pour le Québec mais pour le pays tout entier, parce que cela aiderait à accroître le trafic aérien de notre région et celui du pays.

• (12.30 p.m.)

[Traduction]

M. Keays: Il y a quelques jours, monsieur le président, j'ai dit au ministre des Transports que j'allais tenter de l'aider dans l'examen des crédits de son ministère. Il m'a peut-être mal compris alors, mais j'ai bien employé le mot «aider». Au cours des quelques minutes à ma disposition, j'aimerais inviter le ministre à effectuer une tournée de la Gaspésie en empruntant les moyens de transports de la région. C'est l'heure du dîner, je le sais, mais le ministre pourra sûrement obtenir un meilleur sandwich à l'arrière des rideaux que s'il voyageait à bord d'un des trains du National-Canadien qui dessert notre région.

Une région comme la Gaspésie a besoin d'un système de transport efficace, régulier et rapide. On doit d'abord voir à ce que les marchandises qui y entrent ou qui en sortent soient transportées au plus bas tarif possible. L'économie de la péninsule ne s'en remet plus uniquement à la pêche et à l'exploitation forestière. L'industrie de la pêche contribue considérablement à notre situation économique, mais bien que le nombre des pêcheurs diminue, la production augmente grâce aux progrès technologiques et scientifiques enregistrés dans cette industrie. L'exploitation

[M. Allard.]

forestière exige également moins de bûcherons, même si la production augmente graduellement. Il nous reste l'industrie du tourisme, l'industrie minière et la fabrication.

Notre population exige le droit à un mode de vie semblable à celui de la population des autres régions du Canada. Notre situation géographique, c'est-à-dire la distance qui nous sépare des régions peuplées de la province, qui constituent les grands centres de consommation, nous met dans une situation difficile. Il s'ensuit que nos citoyens doivent payer leurs achats plus cher et vendre leurs marchandises à meilleur marché. Évidemment, monsieur le président, devant cette situation, l'industrie hésite à venir s'établir dans la région.

Comment surmonter certains de ces inconvénients? Chose certaine, pour atteindre ce but, nous devons, avant tout, créer un climat de nature à attirer l'industrie dans la région. Notre plus grand problème est le transport. Comme je l'ai dit, cela est le résultat de notre situation géographique et de la distance nous séparant des grands centres de consommation.

Examinons certains des moyens de transport qui existent dans la région actuellement. Sur la côte sud de la circonscription ou de la péninsule, il y a un chemin de fer, dont la construction a été terminée en 1915, et qui va de Matapédia à Gaspé. Les services actuels sont, évidemment, un service de transport de marchandises et un train omnibus qui parcourent les 200 milles. Le train omnibus comprend une voiture qui date de 1915; il est doté de banquettes de bois et d'un poêle à charbon dans le coin. L'autre service-voyageurs se compose d'un autorail Budd qui fait le trajet Gaspé-Matapédia tous les jours. On y monte, si on a de la chance. J'ai très souvent constaté qu'il était impossible de laisser monter des voyageurs pendant 50 ou 70 milles parce qu'il n'y avait pas assez de sièges. Mais c'est mieux que rien et il faut bien que nous empruntons ce moyen de transport. On peut aussi acheter un sandwich dans le train, même si le train a quatre, six ou huit heures de retard. Je crois que le sandwich est préparé à Montréal, envoyé à Campbellton, et mis à bord du train une semaine plus tard.

Or, monsieur l'Orateur, je ne crois pas que les citoyens de cette région diffèrent de ceux de toute autre région. Ils ne sont pas et ne doivent pas être considérés comme des citoyens de second ordre. Nous comptons sur des moyens de transport égaux à ceux qui relient les villes d'Halifax et de Montréal, vu que la distance est à peu près la même. Je vais essayer de vous décrire comment on nous traite lorsque nous atteignons la voie