

avancer en Nouvelle-Écosse. L'actuel premier ministre de la province est aussi en faveur du projet, ou du moins l'était au moment des élections provinciales de 1969. La fédération néo-écossaise des associations de parents et maîtres lui a donné son appui comme l'ont fait les municipalités de East Hants, West Hants et Colchester, les villes de Truro et Stewiacke, le conseil du tourisme du centre de la Nouvelle-Écosse, les Chambres de Commerce affiliées de la vallée d'Annapolis, la Chambre de Commerce de Truro, le comité industriel de la région de Truro, et le comité des itinéraires de vacances Fundy de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick. Tous ces organismes sont en faveur d'un pont sur la rivière Shubenacadie.

• (5.10 p.m.)

J'accepte d'abrégier mon intervention afin laisser la parole aux députés que le transport dans les Maritimes intéresse. Comme vous avez pu le constater, je n'ai pas traité à fond la question du Fundy Trail; je laisse cette tâche au député de Moncton (M. Thomas) qui m'appuie. J'aimerais vous donner lecture de l'article «La rubrique de l'éditeur» signé J. M. Murphy paru dans le numéro du 28 janvier du *Weekly News* de Truro. M. Murphy préconise l'idée d'un pont sur la rivière Shubenacadie dans ces termes:

Les avantages «intangibles» que ce pont leur procurerait consisteraient à rapprocher de 30 milles les services des gouvernements provincial et fédéral installés à Truro, et qui comprennent entre autres, les services de santé, des Postes, de la GRC, du ministère de l'Agriculture, les services vétérinaires, les services de la main-d'œuvre, de l'assurance-chômage, le service de messageries et de transport de marchandises par camions ainsi que divers services commerciaux. Il en résulterait une réduction des frais de transport en direction et en provenance de Truro et de la région. Celle-ci deviendrait accessible aux touristes dont le flot se déverse à raison de 85 p. 100 dans cette province par la ville de Amherst, et North Hants deviendrait accessible également en tant que nouvelle aire récréative et, éventuellement, résidentielle. Des localités, Maitland et Noël, pourraient redevenir des ports maritimes importants pour des marchandises telles que les produits pétroliers, la pâte de bois, le ciment, etc.

Il est intéressant de noter que le plus grand navire à quatre mâts jamais construit au Canada a été mis à l'eau à Maitland il y a 100 ans.

J'ai versé quelques-unes de mes idées au compte rendu. Je m'occupe de la question avec zèle depuis que je suis devenu responsable de East Hants après les élections de 1968. Permettez-moi de la résumer ainsi: le pont pourrait être construit grâce à l'un de deux programmes fédéraux. Il pourrait l'être si le gouvernement fédéral adoptait la formule du partage des frais 90-10 proposée par le rapport du comité des transports de juillet 1969. Ou encore, grâce au programme de développement régional prévu par l'accord signé par le ministère de l'Expansion économique régionale et la province de la Nouvelle-Écosse. Je ne trouverais rien à redire à l'une ou l'autre de ces deux méthodes; je veux seulement qu'on le construise, et bientôt.

M. l'Orateur suppléant (M. Richard): Le député de Northumberland-Miramichi a la parole.

M. Guy Crossman (Westmorland-Kent): Monsieur l'Orateur, puis-je féliciter le député de Halifax-East Hants (M. McCleave) d'avoir présenté l'avis de motion n° 15 car il traite de l'amélioration et de la construction de routes dans la région de l'Atlantique. Le 16 décembre 1968, une

[M. McCleave.]

motion semblable avait été proposée par le député de Moncton (M. Thomas) et la Chambre en avait délibéré. Je dis que c'était une motion semblable car elle portait aussi sur la construction de la promenade panoramique de Fundy. C'est là, en partie, ce dont je voudrais parler aujourd'hui. A mon avis, le pont sur la rivière Shubenacadie est une question qui relève aussi bien de l'administration provinciale que du gouvernement fédéral. En ce qui concerne la construction de la promenade panoramique de Fundy, le 16 décembre 1968, je me suis efforcé de souligner, tout en ne perdant pas de vue l'importance de cette route pour le développement du tourisme dans cette région, qu'il était également indispensable de regarder attentivement la situation dans son ensemble avant de fixer des priorités. J'ai dit à cette époque que seule la partie sud-ouest du Nouveau-Brunswick avait des routes répondant aux normes modernes. L'une de ces autoroutes est la Transcanadienne, qui va de la frontière du Québec, en passant par Woodstock, Fredericton et Moncton, jusqu'à la frontière de la Nouvelle-Écosse, et aussi jusqu'au bac de l'île du Prince-Édouard, à Cap-Tourmentin. Il y a aussi l'autoroute menant de St. Stephen à Saint-Jean, et de Saint-Jean à la Transcanadienne. Je suis heureux de dire aussi qu'on a fait un travail considérable sur l'autoroute de Woodstock—Houlton au cours de la saison de 1970, mais l'achèvement de cette artère très importante est encore à venir. Les autoroutes dont je viens de parler répondent en partie aux besoins des régions sud et ouest.

Il suffit d'un coup d'œil au mauvais état de la route 11, reliant la partie nord du Nouveau-Brunswick au reste de la province le long du littoral de l'est pour se convaincre que les priorités fixées pour 1970-1972 dans l'accord sur les régions spéciales et les grand'routes étaient bien choisies. Les centaines de villes et de villages tributaires de cette autoroute se heurtent à des restrictions de charges saisonnières et à des difficultés d'accès aux marchés de leurs produits marins périssables. Cette partie de la route longe le détroit de Northumberland. Nous nous rendons compte avec inquiétude que bon nombre des ponts sur cette route ont été construits avant qu'on imagine la circulation intense d'aujourd'hui. L'effondrement de l'un de ces ponts interromprait la circulation pendant une durée indéfinie. Je songe à celui situé à l'entrée de Bathurst. La circulation aujourd'hui est vraiment trop intense pour ce pont mais sa fermeture serait lourde de conséquences pour une ville très industrielle. Je songe aussi au pont qui enjambe la rivière Cocagne. Des embouteillages dans ces cas auraient de désastreux effets sur plusieurs milles de la côte du détroit de Northumberland.

M. McCleave: C'est très juste.

M. Crossman: Je n'ai signalé que quelques raisons pour lesquelles il faudrait, si l'on s'intéresse le moins du monde à l'expansion économique future de cette vaste région, que l'entretien et le parachèvement de la nouvelle route n° 11 demeurent une haute priorité.

J'ai ici un document intitulé «Canada/New Brunswick Special Areas and Highway Agreement 1970/72.» Diverses rubriques dans l'annexe B concernant la voirie révèlent que le gouvernement du Nouveau-Brunswick a convenu avec le ministère de l'Expansion économique régionale que l'amélioration de la route n° 11 était une