

étant établis en fonction de leur effet sur la concurrence entre les divers modes de transport dans les provinces atlantiques et aussi en considération de leur participation à l'expansion économique de ces provinces.

Avant que les députés qui ont invoqué le Règlement reviennent à la charge parce que ce qui précède implique une dépense par le gouvernement, je ferai remarquer que cette recommandation avait plus ou moins la forme de prière ajoutée au rapport du comité des transports. Nous avons cru que c'était le seul moyen d'échapper au blâme de ceux qui nous rappellent qu'un simple député ne peut pas présenter une résolution entraînant une dépense.

Les députés membres de ce comité, et ils étaient de tous les partis, ont convenu à l'unanimité que cette formule de 90-10 pour les grandes routes des provinces de l'Atlantique était une question fort importante. L'Office d'expansion économique de la région atlantique n'est plus, mais on se souvient bien de ce qu'il a fait pour le développement des routes dans ma région. Le 1^{er} décembre 1969, je me suis lancé dans une de ces aventures tardives à 10 heures, en l'occurrence avec le secrétaire parlementaire du ministre de l'Expansion économique régionale (M. O'Connell). Je l'ai prié de trouver de façon générale ce que le nouveau ministère de l'Expansion économique régionale comptait faire en matière de partage des frais pour les futurs travaux de voirie dans les provinces de l'Atlantique. J'ai dit, et je cite la page 1473 du compte rendu officiel:

Je voudrais savoir si la formule incluait des projets comme le passage de la Shubenacadie ou un second pont qui traverserait le bras nord-ouest à partir d'Halifax. Ces deux endroits sont situés dans la circonscription d'Halifax-East Hants.

Et le secrétaire parlementaire de me répondre:

Les programmes de développement que le ministre de l'Expansion économique régionale est en train de discuter avec les provinces de la région atlantique doivent combiner une certaine aide pour la construction des grandes routes et des programmes d'ensemble du développement régional.

L'année précédente, lors des élections générales, East Hants pour la première fois venait s'ajouter à ma responsabilité. Les gens de cette région sont très impatients—et le sont depuis des années—d'obtenir un moyen de traverser la rivière Shubenacadie qui épargnerait plusieurs dizaines de milles aux gens de la rive occidentale de la rivière et accommoderait grandement ceux des comtés de Colchester-Maitland et Hants. Si je montre un de mes dossiers, c'est pour qu'on se rende compte que j'ai échangé beaucoup de correspondance avec les membres des gouvernements fédéral et provinciaux au sujet de cette affaire. J'ai promis aux intéressés de travailler ferme pour mener ce projet à bon terme et c'est exactement ce que j'essaie de faire.

Des voix: Bravo!

M. McCleave: Comme mon temps de parole est limité, je vais essayer de traiter de certains aspects connus. Par exemple, dans une lettre adressée l'an dernier au ministre des Transports (M. Jamieson) j'ai dit:

Voici plusieurs motifs qu'il y a lieu d'examiner, selon moi, en vue de la construction de ce passage.

(1) La circulation des camions aller retour de la vallée d'Annapolis vers l'Est s'accroît constamment, et du fait que les camions deviennent de plus en plus gros et lourds, il faut améliorer les ponts ou les routes existantes ou prévoir la construction d'un passage.

(2) Les exploitants agricoles de la vallée d'Annapolis profiteraient du trajet plus court qui les relierait à la région de Truro (et au Nouveau-Brunswick).

(3) Si l'on décidait de construire une chaussée, on obtiendrait ainsi un grand bassin d'eau douce situé à l'intérieur des terres, qui constituerait une aire récréative tout indiquée au nord de l'ensemble urbain Halifax-Dartmouth en même temps qu'un prolongement de cet ensemble.

(4) Le moment venu, on exploitera l'énergie marémotrice de la baie de Fundy. Il ne fait pas doute qu'un itinéraire raccourci à partir de Truro permettrait d'économiser beaucoup d'argent dans des travaux de construction qui se chiffreront en centaines de millions de dollars.

(5) Pour la population habitant à l'ouest de la rivière Shubenacadie dont Truro est le chef-lieu naturel, il en résulterait des avantages sur les plans de l'éducation et de la santé.

(6) Ce pont représente un élément logique du projet de Fundy Trail.

En fait, en consultant une nouvelle fois, voici quelques semaines, les projets concernant la mise en valeur de l'énergie marémotrice de la baie de Fundy, je me suis aperçu que l'on pourrait fort bien construire ce pont au sommet d'une digue. Pour réaliser ces projets, il faudra aménager au moins trois digues et le pont pourrait être construit sur l'une d'entre elles, ce qui permettrait à la fois de dégager une perspective sur une merveille créée par l'homme et d'améliorer notre système de transports. Je sais qu'en France, où l'on a domestiqué l'énergie marémotrice, on a créé du même coup une attraction touristique. Ce projet pourrait être avantageux; on pourrait l'envisager. Peut-être n'aurais-je pas dû le mentionner, car on pourrait y voir l'occasion de remettre à 40 ans d'ici la construction du pont de la rivière Shubenacadie.

Je me suis adressé aussi au ministre de l'Expansion économique régionale (M. Marchand), à celui de l'Agriculture (M. Olson) et au président du Conseil privé (M. MacEachen). Comme on pouvait s'y attendre, le ministre des Transports a répondu rapidement. Il a souligné que cela ne faisait pas partie d'un programme de voirie l'an dernier. Je suppose que le programme de voirie de cette année-là se limitait à l'achèvement de la route transcanadienne; il aurait certainement été établi bien avant la date à laquelle je lui ai envoyé cette lettre. Quoi qu'il en soit, il ne s'agissait pas d'une demande du gouvernement provincial au gouvernement fédéral à ce moment-là. La réponse du président du Conseil privé, qui était alors le ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration, disait qu'il s'occupait fébrilement de cette question avec ses collègues.

Un pas important a été franchi le 27 août, à une réunion du cabinet provincial à Halifax, quand on a décidé à l'unanimité d'inclure le pont de Shubenacadie dans le plan quinquennal qui devait être présenté à Ottawa cet automne. C'est ce qui ressort d'une lettre écrite par M. Gerald C. Ritcey, secrétaire provincial au commerce, à M. Herbert McDuffie, président du comité du passage de la rivière Shubenacadie. Puis, il y a eu les élections provinciales et il me semble qu'à l'heure actuelle, le projet du passage de cette rivière est à l'état de rêve, sans aucun rapport avec la réalité.

M. Herbert McDuffie, à la tête du comité qui défend le projet, s'en est fait l'avocat depuis des années. Il a atteint un âge avancé depuis, et je suppose qu'au soir de sa vie, il espère voir au moins la mise en chantier du passage. La Chambre de commerce des provinces maritimes a aussi appuyé le projet. C'est M. Ritcey qui l'a surtout fait