

Transport aérien

Ce sont ces petites localités rurales qui caractérisent Nunatsiaq, ma circonscription. Cette dernière est formée de 33 localités de 3,500 à 2,700 habitants. Plus de 85 p. 100 des 17,000 personnes qui habitent ma circonscription sont d'origine autochtone, et elles sont en majorité inuites.

De grandes distances séparent les communautés de ma circonscription et des autres régions du nord. Compte tenu de l'absence quasi-totale de routes et de l'insuffisance des services de transport maritime, qui ne sont assurés que pendant les brefs mois d'été, le transport aérien a joué un rôle crucial dans le développement du nord. Nous comptons énormément sur l'avion pour transporter les marchandises, les produits alimentaires, les matériaux et les gens. A titre de transporteurs des marchandises indispensables, les services de transport aérien ont joué un rôle essentiel dans tous les Territoires du Nord-Ouest.

Notre développement politique, social, économique et culturel dépend entièrement du fragile réseau de transport que nous possédons. Toutefois, ce genre de situation pose des problèmes et cette dépendance coûte très cher aux habitants du Nord. Le transport des passagers coûte souvent un prix exorbitant. Il revient également très cher d'importer des marchandises d'autres régions du pays.

La plupart des habitants du Nord n'ont pas les moyens de payer les tarifs exigés par les transporteurs aériens. Le prix des marchandises et des produits alimentaires est beaucoup plus élevé, notamment à cause du coût du transport. Par exemple, un sac de 10 livres de pommes de terre coûte environ \$15 dans la localité septentrionale de Pond Inlet alors qu'il coûte à peine plus de \$3 dans une épicerie d'Ottawa. La différence de prix est attribuée entre autres choses aux frais de transport de la denrée alimentaire dans le Nord.

Dans la plupart des agglomérations du Nord, le prix de toutes les denrées alimentaires est très élevé. Il est généralement deux fois plus élevé dans le Nord que dans le Sud. Pourtant, la plupart des résidents du Nord gagnent bien moins que leurs voisins du sud du pays. On considère que les voyages dans le Nord ou du Nord vers d'autres régions du Canada sont un luxe réservé aux affaires et aux déplacements subventionnés par le gouvernement ou par l'employeur. Les voyages aériens sont coûteux dans le Nord et les tarifs sont de 15 à 40 p. 100 supérieurs aux tarifs du Sud, pour des distances analogues. Ainsi, le billet économique simple de Regina à Winnipeg, soit une distance de 331 milles, coûte \$121. Un billet comparable pour se rendre de Rankin Inlet à Repulse Bay, dans le Nord, soit une distance analogue, coûte \$233. Un billet pour aller de Resolute Bay à Frobisher Bay, soit une distance de 1,000 milles, coûte \$355, alors que le billet pour aller de Montréal à Winnipeg ne coûte que \$254.

● (1720)

Pour aller en avion de Cambridge Bay à Pelly Bay, soit une distance de 388 milles, il faut payer \$486, mais il ne faut que \$139 pour aller de Calgary à Vancouver, alors que la distance est un peu plus grande. Je pourrais continuer à comparer les tarifs, mais les différences sont trop nombreuses pour les signaler toutes. Il suffit de dire que les voyages interrégionaux et Nord/Sud sont coûteux et plus on va au Nord, plus l'écart se creuse.

Les tarifs de transport sont un peu plus justes, mais ils ne permettent pas encore d'importer des marchandises en grandes

quantités sans qu'il en coûte très cher. La plupart des agglomérations du Nord comptent sur le réapprovisionnement annuel par navire et par barge pour importer de grandes quantités de marchandises sèches à des prix plus équitables. Cela se fait généralement pendant le bref été qui suit la débâcle. La plupart des agglomérations ne sont réapprovisionnées qu'une fois par an. Par ailleurs, bien des agglomérations ne sont pas dotées d'installations portuaires suffisantes et bien des marchandises sont avariées ou sont perdues à cause des dégâts.

On considère le transport maritime comme un mode de transport moins efficace vers le Nord. Non seulement les risques sont plus élevés, mais le temps nécessaire pour préparer le réapprovisionnement par navire est long. Il faut généralement de huit à douze semaines pour préparer les commandes à transporter par navire et encore de huit à douze semaines pour que les commandes soient livrées. Du fait que toutes les commandes doivent être payées d'avance, les bénéfices éventuels pour le gouvernement, les entreprises privées, les coopératives et les particuliers sont limités.

Le transport des marchandises dans les Territoires se fait généralement par trois couloirs. L'ouest de la région arctique est desservi par air, par route et par eau à partir d'Edmonton. Le centre de la région arctique est desservi par rail, par eau et par air en passant par Winnipeg. Et l'est de la région arctique l'est à partir de Montréal par eau et par air seulement.

Pour les habitants de l'est de l'Arctique, il est bien évident qu'ils doivent s'en remettre aux transports aériens. Dans le cas d'un habitant de Grise Fiord, la localité la plus septentrionale du Canada, par exemple, tous ses aliments, tous ses biens, ses matériaux de construction et ses fournitures viennent de Montréal ou transitent par Montréal. Étant donné la distance de plus de 3,500 kilomètres séparant cette localité de Montréal, c'est comme si le Montréalais faisait venir toutes ses fournitures essentielles de Paris sans l'avantage d'un service d'avions à réaction sur la plus grande partie de cette distance. Qu'on imagine simplement toute la logistique, les coûts et les inconvénients qu'une telle entreprise représenterait. Qu'on ajoute à cela les conditions météorologiques inclementes et imprévisibles, et on aura une idée des dures réalités auxquelles font face un grand nombre d'habitants du Nord, monsieur le Président.

Le coût élevé du transport des marchandises et des voyageurs en direction du Nord et à l'intérieur de la région est prohibitif pour un grand nombre de ses habitants. Cela devient particulièrement significatif quand on s'arrête à évaluer le profil économique des localités du Nord et notamment celles de la circonscription de Nunatsiaq. Le taux élevé de chômage et les emplois peu rémunérateurs, caractéristiques de l'économie de tout le Nord, comptent parmi les nombreux facteurs qui empêchent de recourir aux services de transport aérien. Bon nombre des habitants du Nord, et spécialement les gagnepetit, ne disposent tout simplement pas de l'argent superflu qui leur permettrait de voyager par avion.

Les Territoires comptent l'un des taux de chômage les plus élevés au Canada, lequel se chiffrait à 17 p. 100 en décembre 1984. Dans ma circonscription, ce taux varie d'un minimum de 5 p. 100 dans une localité à un maximum de 41 p. 100 dans une autre. Par ailleurs, les petites localités plus isolées du