

### *Transports dans le nord du Canada*

courbe des sommes, en dollars réels ou constants, consacrées aux routes depuis une vingtaine d'années. Les députés ne seront pas étonnés d'apprendre qu'elles ont toujours été à la baisse, car le ministère ne s'intéresse plus du tout à la construction routière.

Maintenant qu'on a complété la route Liard entre Fort Simpson, dans les Territoires, et Fort Nelson, en Colombie-Britannique, on ne fait plus de gros travaux de construction routière dans le nord du Canada. C'est bien regrettable, car nous sommes en train de perdre l'expertise acquise depuis des années dans le domaine de la construction de routes dans le Nord.

Voici quelques exemples de travaux que nous pourrions entreprendre. Nous pourrions paver la route Mackenzie et celle de l'Alaska. Des représentants de l'industrie du camionnage m'ont dit que cela réduirait probablement leurs frais de 10 à 15 p. 100. Il faudrait un pont pour franchir le fleuve Mackenzie. D'abord estimé à environ six millions de dollars il y a quelques années, ce pont coûterait probablement 50 millions aujourd'hui, et encore plus à l'avenir si nous ne prenons pas immédiatement une décision à ce sujet. Il faut également établir une liaison directe vers le sud entre Fort Smith et Fort McMurray, dans le nord de l'Alberta, ce qui sera particulièrement important si l'Alberta décide bel et bien de construire un barrage près de Fort Smith sur la rivière des Esclaves.

Nous devons, dans un premier temps, prolonger la route du Mackenzie jusqu'à Norman Wells, où l'exploitation des champs pétrolières bat son plein à l'heure actuelle puis, par la suite, jusqu'au delta du Mackenzie et Inuvik. La route de Dempster, qui s'arrête à l'heure actuelle à Inuvik, doit être prolongée jusqu'à Tidewater ou Tuktoyaktuk, afin de permettre aux sociétés pétrolières et gazières installées là-bas de prospérer. La construction de routes n'aidera pas seulement ces sociétés, mais également les secteurs minier et agricole, deux volets de l'économie du Nord qui ont été grandement négligés par le gouvernement actuel.

Il y a bien d'autres secteurs que je pourrais toucher, mais je m'en abstiendrai faute de temps. Je pourrais parler de pipelines, de lignes de transport d'électricité, de véhicules conçus spécialement pour des régions marécageuses et d'aéronefs plus légers que l'air. Je pourrais également parler du travail qui a été accompli en Alberta dans ce domaine et des entretiens que j'ai eus avec l'honorable Henry Kroeger, ministre des Transports de l'Alberta, qui se réjouit des possibilités qui s'offrent. Je pourrais aussi parler de tous les travaux de recherche et de développement nécessaires dans tous les secteurs du transport dans le Nord, que ce soit les techniques de construction de routes, la conception de navires ou la nécessité de construire de meilleurs bassins d'essais pour les brise-glaces et de meilleures installations de recherche.

Si nous voulons sortir de la crise que nous connaissons à l'heure actuelle, je pense que le développement des transports dans le nord du Canada est une des façons d'y parvenir. C'est le véritable remède au chômage. Cela n'a rien à voir avec le programme relais ou avec tout autre programme de création d'emplois temporaires. Cela permettrait de donner des emplois bien réels et utiles aux Canadiens. C'est le Canada qui en profiterait dans les années à venir. Je prétends que nous devons reprendre à notre compte l'idée que se faisait M. Diefenbaker du Canada et rassembler toutes les régions du pays tant sur le

plan social que sur le plan économique, grâce à un réseau de transport moderne, efficace et diversifié.

**M. Jesse P. Flis (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Monsieur le Président, je suis heureux de participer au débat sur la motion n° 59 qui se lit comme suit:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait étudier l'opportunité d'entreprendre un programme ambitieux d'amélioration du réseau de transport dans le nord du Canada.

Si le député qui a présenté cette motion avait changé un seul terme de cette motion, je pense que le gouvernement aurait été prêt à l'appuyer. Tout ce qu'il aurait eu à faire, c'est remplacer le terme «devrait» par «a» et je pense que nous aurions pu l'appuyer. J'espère que mes observations feront voir au député de Western Arctic (M. Nickerson) que le gouvernement a, au cours des dix dernières années, lancé des programmes ambitieux visant à offrir des moyens de transport efficaces, sûrs et peu coûteux dans le nord du Canada. J'ai eu le plaisir, de concert avec le parrain de la motion, d'assister à la deuxième grande conférence sur les transports dans le Nord, qui a eu lieu à Whitehorse, dans le Yukon, en octobre 1982.

• (1630)

**M. Nickerson:** C'était la conférence à la lumière jaune.

**M. Flis:** A cette conférence un groupe de plus de 200 personnes intéressées, composé de représentants de ce secteur et du gouvernement ainsi que de particuliers, s'était penché trois jours durant sur les questions de développement dans le Nord, de réseaux de transport et de l'environnement dans lequel toutes ces conditions se trouveraient réunies.

La première conférence sur les transports dans l'Arctique a été organisée en 1970 par l'actuel ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources (M. Chrétien) et M. Don Jamieson parce qu'on éprouvait à l'époque le besoin de coordonner les discussions menées dans le but d'aplanir les difficultés que connaissait la région de l'Arctique. Lors de la conférence, il a été question notamment des installations aéroportuaires, du réapprovisionnement, de l'effet socio-économique des transports, de l'installation de pipe-lines et de brise-glaces, de la construction de terminus et des conséquences écologiques dans cette région. Aujourd'hui, soit quelque douze ans plus tard, ces questions ont été reprises en bonne partie, mais sous un angle différent. En effet, on a insisté cette fois sur les aspects de la planification, de la réglementation, de la recherche et du développement.

C'est en 1970 qu'a eu lieu la première conférence sur l'Arctique, parrainée par le gouvernement fédéral, mais ce dernier ainsi que le secteur industriel avaient déjà des intérêts bien établis dans le Nord dont on reconnaissait les grandes possibilités. Nous prenions des initiatives très hardies à l'époque et nous avons fait des pas de géant depuis. A mon avis, nous ne devons pas cet état de choses uniquement à la perspicacité du regretté M. Diefenbaker, comme le député souhaiterait nous le faire croire.

L'efficacité et le dynamisme étaient notre mot d'ordre et ils le demeurent encore aujourd'hui. En 1983, nous envisageons ces questions avec encore plus de sérieux. La situation a beaucoup évolué en treize ans. Des solutions encore plus raffinées ont été adoptées pour développer le Nord, en exploiter les ressources au maximum, tout en tenant compte des besoins des habitants et des particularités de l'environnement ainsi que des coûts du développement de l'Arctique.