

*Transports dans le nord du Canada*

Il y a également la route Dempster, celle qui traverse le Yukon pour rejoindre le delta du Mackenzie. Proposé il y a de nombreuses années, à l'époque de Diefenbaker, ce projet avait alors suscité d'énormes critiques. Il fut terminé environ au moment du décès du très honorable John George Diefenbaker. Cette route est d'autant plus utile que l'on a découvert du pétrole et du gaz dans le delta du Mackenzie et dans la mer de Beaufort. La route Dempster offre un moyen d'accès vital vers cette région du Canada riche en pétrole et en gaz.

Je voudrais dire maintenant quelques mots sur certains aspects des transports propres aux régions septentrionales, monsieur le Président. D'abord, les transports aériens. De tous les modes de transport, c'est sans doute celui qui donne les meilleurs résultats. Cela est peut-être attribuable au fait que les transports aériens relèvent du ministère des Transports et non du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien. J'en dirai davantage tout à l'heure sur ce ministère.

Le programme des aéroports de l'Arctique financé conjointement par le gouvernement fédéral et les gouvernements des Territoires a donné d'excellents résultats. Certaines lenteurs se sont manifestées mais cela était prévisible. Il y a deux ans, j'ai écrit au ministre des Transports (M. Pepin)—lequel est extrêmement occupé aujourd'hui et le sera davantage au cours des prochains mois—au sujet de l'aéroport Norman Wells, lui demandant d'essayer d'améliorer les installations et d'établir un programme de planifications pour le pipe-line et l'exploitation du pétrole. Jusqu'à présent rien n'a été fait.

Règle générale, le service des aéroports du ministère des Transports a fait un assez bon travail. Nous n'avons rien contre le ministère lui-même, mais plutôt contre le comité du transport aérien de la CCT. La méthode d'octroi des permis laisse à désirer de même que l'organisation des services.

En ce qui concerne le service ferroviaire, j'ai déjà mentionné que le réseau de Pine Point a connu d'excellents résultats. Je sais que le député du Yukon (M. Nielsen) est intervenu souvent à la Chambre au sujet du réseau de White Pass et du Yukon. Il a dit que le réseau devait être amélioré pour constituer un moyen d'acheminer efficacement les produits qui entrent au Yukon et en sortent. Il faudrait normaliser la voie et remplacer le matériel roulant qui a été acquis à l'étranger au début du siècle.

Il faudrait aussi moderniser l'embranchement de Churchill au Manitoba, qui est la voie naturelle de pénétration au cœur de l'ouest du Canada. Il faudrait refaire le ballast et les assises de la voie. On pourrait peut-être utiliser les nouveaux géotextiles pour la consolider. Nous devons remplacer le rail actuel par un rail plus lourd qui permettra d'utiliser du matériel roulant moderne au lieu des anciens wagons couverts. C'est là la route naturelle à emprunter pour transporter les céréales, la potasse, la houille et d'autres marchandises en provenance des régions centrales du Canada.

● (1620)

J'aurais quelques remarques à faire au sujet du transport maritime. Je pense immédiatement au port de Churchill. Il faut agrandir les installations portuaires à cet endroit. Je crois savoir que le député de Churchill (M. Murphy) a l'intention d'approfondir la question, je ne ferai donc que l'effleurer, même si elle est très importante.

De nouvelles techniques pour la construction d'installations portuaires dans l'Arctique ont été mises au point. Je pourrais citer par exemple les travaux de construction reliés aux mines Polaris. Nous devrions nous intéresser dès maintenant au littoral de la mer de Beaufort. On aurait besoin d'un port là-bas. Très bientôt, nous aurons besoin d'un grand port pour acheminer le pétrole et le gaz extraits de la mer de Beaufort et nous devrions en définitive commencer à dresser nos plans dès maintenant. En dépit de certains progrès réalisés dans le secteur privé—je pense par exemple à Kigoriak qui semble prometteur—le Canada se laisse distancer dans la mise au point de brise-glace commerciaux et militaires et de navires pour le garde-côte canadien.

Si jamais les États-Unis et l'URSS se livraient une bataille navale dans les eaux couvertes de glaces de l'Arctique canadien, ils auraient le matériel naval voulu pour les briser, mais nous devrions nous contenter alors de nous asseoir sur les banquettes et de marquer les points. C'est tout ce que nous pourrions faire.

J'attends avec impatience le moment où le passage du Nord-Ouest sera accessible aux navires de tous les pays qui veulent commercer en toute sécurité. Je voudrais que le passage du Nord-Ouest, par le détroit de Lancaster et le détroit du Prince-de-Galles, franchissant la région septentrionale du Yukon et de l'Alaska soit exploité de la même façon que la Voie maritime. De toute évidence, il serait coûteux de garder les routes ouvertes et d'assurer les aides à la navigation. Le Danemark, le Canada, les États-Unis et d'autres usagers futurs, comme le Japon, devraient s'entendre et établir un organisme mixte pour l'administration maritime du passage du Nord-Ouest. Nous aurions besoin de cartes marines et d'aides à la navigation plus à la page pour venir compléter le service hydrographique canadien effectué dans les eaux arctiques et il est à espérer que tout ira de mieux en mieux.

D'après la direction de la Société des Transports du Nord Limitée, il faudrait dépenser environ 75 millions de dollars pour faire du fleuve MacKenzie une voie maritime facilement navigable. Si les conditions ne s'améliorent pas, nous aurons des années où l'eau sera tellement peu profonde qu'on devra installer des roues sous les barges et les traîner au fond du fleuve. Rien ne nous oblige à dépenser ces 75 millions d'un seul coup. Nous pourrions élargir quelques-uns des passages trop étroits afin de pouvoir utiliser cette voie maritime en tout temps. Les barges ne seraient plus chargées à 50 p. 100 de leur capacité comme c'est le cas actuellement. Il faut tenir compte également du fait que le barrage Liard qu'on projette en Colombie-Britannique pourrait constituer un danger à la navigation sur le fleuve MacKenzie.

J'aimerais maintenant parler des routes, car c'est dans ce domaine-là que le gouvernement n'a vraiment pas fait son boulot. Au cours des années 1950 et 1960, les gouvernements conservateurs ont exécuté de gros travaux de réfection sur les routes MacKenzie, Dempster et sur celle de l'Alaska. Depuis ce temps-là, tout tombe en ruines, comme si le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien s'intéressait davantage à l'ingénierie sociale—à dire aux gens quoi penser et quoi faire—qu'à l'ingénierie civile. Il y a un Service des routes, mais il est très bas dans la hiérarchie du ministère. Je me demande même si les fonctionnaires chargés des routes ont parfois l'occasion de croiser le ministre ou le sous-ministre. Dans un de leurs bureaux, ils ont un graphique sur lequel ils tracent la