

Pouvoir d'emprunt—Loi

En novembre 1981, une entente a été conclue avec les sociétés minières et le gouvernement de la Colombie-Britannique pour la construction d'un terminus pour le charbon d'une capacité de 12 millions de tonnes sur l'île Ridley. Le projet, qui sera mené à bien par le Conseil des ports nationaux, coûtera environ 280 millions de dollars.

Au mois de février de l'année en cours, nous avons conclu une autre entente, cette fois-là avec les provinces de la Colombie-Britannique et de l'Alberta, pour la construction d'installations d'expédition de produits pétrochimiques liquides d'une capacité annuelle de 2 millions de tonnes. Le Conseil des ports nationaux construira le quai qui coûtera près de 70 millions de dollars au gouvernement fédéral. Ces installations seront prêtes à recevoir des produits pétrochimiques au début de 1985. Dans ce cas-là, on investit aujourd'hui pour assurer l'avenir de notre pays.

Afin que les députés n'aillent pas croire que l'argent du contribuable n'est investi que dans l'Ouest, permettez-moi de donner quelques exemples qui montrent que dans l'Est, le gouvernement fédéral investit également dans l'expansion des ports et dans l'avenir. Dans le port de Saint-Jean, par exemple, on est en train de construire un terminal pour la potasse au coût total estimatif de 22.4 millions de dollars. Parmi les autres projets qui ont récemment été menés à bien en 1981, notons l'expansion du quai de Long et du terminus de Rodney et la construction d'un terminal à Lower Cove. Le coût total de ces projets est de 24.8 millions de dollars.

Le terminal pour conteneurs d'Halifax, en Nouvelle-Écosse, devrait être mis en service ce mois-ci. Le gouvernement fédéral a aidé la Nouvelle-Écosse à financer ce projet, puisqu'il a versé 29.095 millions de dollars des 35.595 millions nécessaires au total.

Je tiens à souligner qu'il s'agit ici d'un investissement et non pas simplement de dépenses. Il aura d'énormes retombées économiques pour le Canada.

Pour ce qui est du transport des passagers, le gouvernement fédéral, a accepté de verser 1.1 milliard de dollars en subventions d'exploitation à la société VIA Rail pour 1981-1982 à 1983-1984, afin de promouvoir les services-voyageurs par chemin de fer. Le budget d'immobilisation de VIA Rail doublera au cours de cette période, ce qui lui permettra d'acheter 10 autres trains LRC—légers, rapides et confortables—en plus des 10 qui avaient été commandés précédemment, ce qui permettra d'étendre le service LRC à l'ouest du Canada et aux Maritimes. Cette dernière commande annoncée par le ministre des Transports en avril coûtera plus de 140 millions de dollars et représente l'utilisation de plus de 2,000 années-personnes par les entreprises de fabrication de matériel ferroviaire et leurs fournisseurs. Je souligne que ce placement entraînera la création d'emplois. La première commande de dix, passée en 1977, s'élevait à plus de 90 millions.

Pour ce qui est des transports aériens, la demande est censée s'accroître à un rythme plus lent que durant les deux dernières décennies. Il faudra agrandir les installations aéroportuaires actuelles ou en aménager de nouvelles. En 1981, le cabinet a approuvé des majorations considérables des fonds affectés aux immobilisations dans les aéroports. Un supplément de 20 millions a été alloué pour 1981-1982, de 40 millions pour 1982-1983 et de 60 millions pour 1983-1984.

Des travaux aux aérogares sont prévus ou en cours d'un bout à l'autre du Canada à Gander, Saint-Jean (T.-N.), St.

Anthony, Charlottetown, Saint-Jean (N.B.), Fredericton, Québec, Hamilton, Toronto, Ottawa, Winnipeg, Regina, Calgary, Fort Nelson, Fort St. John, Kamloops, Victoria, Vancouver et Whitehorse. Je pourrais continuer, monsieur l'Orateur.

Au Labrador et dans le nord du Québec, des fonds ont été alloués pour l'infrastructure des transports aériens. On a mis sur pied un programme communautaire d'aide aux aéroports en vue d'offrir une aide financière aux municipalités et aux associations d'aéroports locales pour leur permettre d'améliorer les installations des petits aéroports.

L'un des thèmes prédominants, dans le domaine des transports aujourd'hui, est celui de la sécurité. La Chambre a pris connaissance de rapports de deux commissions d'enquête à ce sujet: le rapport Grange sur le déraillement de Mississauga et le rapport Dubin sur la sécurité de l'aviation. La perte tragique de l'*Ocean Ranger* nous a rappelé les dangers que présente la mer. Nous oublions aussi parfois que chaque année, plus de 5,000 personnes sont tuées sur nos routes.

Quel rapport existe-t-il entre tout cela et le bill sur le pouvoir d'emprunt dont la Chambre est saisie aujourd'hui? Il s'agit encore une fois d'une question d'argent. Il faut de l'argent pour promouvoir la sécurité, mettre en vigueur les normes de sécurité, créer un milieu de transport sûr et, surtout, indemniser les victimes en cas de non-respect des consignes de sécurité. Je vais aborder ces sujets l'un après l'autre en citant des exemples à l'appui, selon les différents modes de transport.

Il faut de l'argent pour promouvoir la sécurité. C'est un fait, mais il y a un côté positif à cela: le coût initial est négligeable par rapport aux résultats obtenus. Dernièrement, Transports Canada a lancé une campagne de sécurité concernant les accidents d'avion dus aux conditions atmosphériques. Sauf erreur, ce programme coûte dans les \$100,000. Des contribuables se sont plaints que les réclames étaient morbides et onéreuses et je pense que certains Canadiens s'opposent au budget publicitaire excessif du gouvernement.

M. Blenkarn: Et pour cause!

M. Flis: Le député de Mississauga-Sud (M. Blenkarn) dit «Et pour cause!» Je lui suggère d'écouter la suite. Les résultats de la campagne ont été étonnants. En 1981, le nombre d'accidents dus aux conditions atmosphériques a diminué de 27 p. 100. Le nombre de victimes a été dix fois moindre qu'en 1980. Le député de Mississauga-Sud se moque peut-être de sauver des vies, contrairement à nous. On estime que les économies réalisées en lésions corporelles, frais médicaux et autres sont de l'ordre de sept millions. Pas mal pour un investissement de \$100,000.

• (1710)

En outre, Transports Canada entreprend des campagnes de promotion du port de la ceinture de sécurité, en collaboration avec les gouvernements des provinces, et cela coûte de l'argent, bien sûr. Mais si la fréquence du port d'utilisation de la ceinture de sécurité avait été de 80 p. 100 au lieu de 40 l'an dernier, 1,500 vies humaines auraient pu être épargnées. Cela représente entre le quart et le tiers des décès de l'an dernier par accidents de la route.