

*Transports dans le nord du Canada*

J'ai bon espoir, monsieur le Président, que les banques assumeront de bonne grâce cette responsabilité. Et, lorsque des clients, ou plutôt des électeurs, nous appellent, nous avons le devoir, en tant que députés, de collaborer avec les banques et de leur communiquer ces faits. J'ai découvert que les banques me font en général bon accueil en pareil cas.

**Le président suppléant (M. Blaker):** Je regrette de devoir interrompre le député mais, conformément à l'article 24(2) du Règlement, il est de mon devoir d'interrompre les délibérations, afin que la Chambre puisse passer à la prochaine étape des délibérations.

## INITIATIVES PARLEMENTAIRES— MOTIONS

[Traduction]

**Le président suppléant (M. Blaker):** La Chambre consent-elle unanimement à ce que toutes les motions précédant la motion n° 59 restent au *Feuilleton*?

**Des voix:** D'accord.

\* \* \*

● (1610)

### LES TRANSPORTS

#### L'OPPORTUNITÉ D'AMÉLIORER LE RÉSEAU DE TRANSPORT DANS LE NORD DU CANADA

**M. Dave Nickerson (Western Arctic)** propose:

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.

—Au moment d'amorcer le débat sur la motion que j'ai proposée et par laquelle j'exhorte le gouvernement à entreprendre un programme ambitieux d'amélioration du réseau de transport dans le nord du Canada, monsieur le Président, je tiens à faire savoir à la Chambre cet après-midi que je m'efforcerai autant que possible de faire revivre la «Vision du Nord» de feu John Diefenbaker.

Je tiens ainsi à rendre hommage à deux députés de marque. Le premier, que nous avons le plaisir de compter parmi nous, le député de Qu'Appelle-Moose Mountain (M. Hamilton), n'a pas peu contribué à donner à Diefenbaker cette vision du Nord. Il a vécu de nombreuses années de sa jeunesse dans nos régions septentrionales. Il a toujours été une trentaine ou une quarantaine d'années en avance sur son époque. Il a su imaginer tout le progrès qui résulterait de la mise en place d'un réseau de transport.

Je tiens également à rendre hommage à feu Walter Dinsdale, naguère député de Brandon-Souris, qui avait su si bien assumer les fonctions de ministre des affaires du Nord dans le cabinet Diefenbaker.

Depuis une vingtaine d'années, hélas, cette vision s'est quelque peu dissipée. Si les transports revêtent moins d'importance à l'heure actuelle, c'est que l'attitude des gens d'en face diffère essentiellement de la nôtre. Quand ils regardent le Canada, apparemment, ils le voient petit. Volontiers introspectifs, ils regardent ce qui existe et l'entourent d'une enceinte. Nous, au contraire, nos regards sont tournés vers l'extérieur. A l'époque

du programme d'aménagement de voies d'accès aux ressources, programme qui résultait en quelque sorte de l'idée que Diefenbaker se faisait de la vocation du Nord, les députés d'en face se gaussaient de notre politique «d'un iglou à l'autre», comme ils disaient. S'ils regardent en arrière, ils sauront reconnaître, du moins je l'espère, que cette politique a été très fructueuse. Peut-être changeront-ils alors d'attitude.

On nous demandera peut-être pourquoi il nous faut un réseau de transport amélioré et modernisé dans le nord du Canada. Comme je viens de cette région-là du pays, je considère la question sous un angle local et je soutiens que cela permettra de réduire le coût de transport des voyageurs et des marchandises, ce qui entraînerait éventuellement une réduction des prix de vente au détail.

Lors des deux dernières élections générales auxquelles j'ai pris part, j'ai assisté au débat entre candidats libéral et néo-démocrate. Cela a donné lieu à une surenchère où chacun des candidats, appuyé par son parti, promettait aux électeurs qu'ils recevraient des subventions qui contribueraient à faire baisser les prix s'ils votaient pour leur parti respectif. Je n'ai pas participé à cette surenchère, mais j'ai tâché de faire comprendre qu'un réseau de transport plus efficace et une industrie des transports plus compétitive dans le Nord permettraient de faire baisser le coût de la vie.

Le plus offrant a été le NPD car il ne formera vraisemblablement jamais le gouvernement. Il n'a bien sûr pas été porté au pouvoir, mais le parti d'en face l'a été. Il a malheureusement oublié par la suite la petite surenchère à laquelle il s'était livré. Il a fait exactement le contraire de ce qu'il avait promis et a menacé de supprimer les subventions actuelles et d'augmenter considérablement les impôts des gens du Nord.

D'un point de vue national, ce qui doit nous intéresser avant tout à la Chambre, si le Canada veut éviter de n'être qu'une bande étroite de territoires habités le long du 49<sup>e</sup> parallèle, il doit à tout prix mettre en valeur les régions reculées du pays. Nous devons faire en sorte que le Nord rejoigne le peloton. Faute de quoi, vous pouvez être certain, monsieur le Président, que quelqu'un d'autre le fera à notre place. Quelle que soit notre position juridique en matière de souveraineté sur les régions septentrionales du pays, nous ne pouvons pas les négliger; nous ne pouvons pas faire comme si elles n'existaient pas. Il y a des millions et des milliards de gens dans le monde qui manquent de terre et de ressources. Si nous n'exploitons pas nos régions septentrionales, nous les perdrons faute d'avoir agi. Quelqu'un d'autre viendra les mettre en valeur à notre place.

Comme je l'ai déjà dit, des projets bien planifiés, dans le domaine du transport, ont prouvé qu'ils étaient rentables. La Voie maritime du Saint-Laurent en est un parfait exemple. Ce projet a demandé beaucoup de temps et d'efforts, mais il a fini par rapporter beaucoup. Il suffit de voir le volume de trafic maritime et de commerce qui en a découlé.

Un autre exemple, quoique moins important, est celui du chemin de fer de Pine Point, construit dans les années 50. Malgré quelques contretemps à l'heure actuelle, ce projet s'est révélé un investissement rentable. Les Canadiens sont rentrés dans leur frais et même plus. Ce chemin de fer fait maintenant partie intégrante du réseau du Canadien national et il est autonome.