

*Pouvoir d'emprunt—Loi*

On ne saurait trop insister sur l'importance de ce projet de loi en ce qui concerne les transports en général; les députés savent très bien que les transports ont joué un rôle important dans le développement de notre vaste pays et qu'ils ont permis de maintenir son unité. Les excellents services de transport des voyageurs ont permis de rapprocher les Canadiens et ils ont contribué à leur assurer un niveau de vie élevé. Un bon réseau de transport de marchandises est à la base de l'expansion économique et il la favorise.

Dans le contexte fédéral, c'est de Transports Canada, de la Commission canadienne des transports et d'une poignée de sociétés de la Couronne comme Air Canada, le CN, le Conseil des ports nationaux, la Société des transports du Nord limitée, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et de quatre sociétés de pilotage, que relève la gestion du réseau national de transport.

Transports Canada est un ministère très compliqué; c'est du moins ce que je commence à constater à titre de secrétaire parlementaire du ministre des Transports. Du fait qu'il est responsable des transports aériens, des transports maritimes et de certains modes de transport de surface, les activités du ministère ont des répercussions sur la vie de la plupart des Canadiens. Outre qu'ils emploient 22,000 personnes, Transports Canada et la Commission canadienne des transports investissent d'importantes sommes d'argent dans les transports. Les dépenses de Transports Canada et de la CCT ont atteint au total 1.8 milliard de dollars en 1980-1981.

J'ai mentionné le nombre de personnes travaillant pour Transports Canada et j'ai le plaisir de dire que Transports Canada est un employeur qui ne fait pas de discrimination. Il emploie de nombreuses femmes, de nombreux hommes et de nombreux personnes handicapées. J'insiste sur le fait que Transports Canada ainsi que d'autres ministères assurent l'égalité d'accès à l'emploi.

Transports Canada a pour rôle de favoriser la mise en place et l'exploitation d'un système de transport national sûr et efficace afin de permettre au gouvernement d'atteindre ses objectifs et d'exploiter certains éléments du système. C'est une lourde tâche et cela coûte beaucoup d'argent. Le gouvernement fédéral doit répondre à une demande beaucoup plus forte dans le domaine des transports. Nous tenons tous à ce qu'on développe des réseaux de transport dans la mesure du possible pour répondre aux besoins des Canadiens et améliorer la situation économique. En même temps, le gouvernement doit toujours dépenser avec prudence. Par conséquent, il est extrêmement important que les sommes consacrées aux transports soient investies judicieusement, pour reprendre les paroles du critique officiel du NPD. Je vais vous parler aujourd'hui des façons judicieuses d'investir l'argent que nous allons obtenir grâce à ce pouvoir d'emprunt.

Dès le début de notre histoire, on s'est rendu compte qu'il fallait un système de transport pour unir le pays et relier les régions les plus éloignées aux grands centres du pays. C'est pourquoi, en 1881, le gouvernement fédéral a conclu une entente avec le Canadien Pacifique pour la construction d'un chemin de fer transcontinental. L'entente prévoyait des subventions de 25 millions de dollars et l'octroi de 33 millions d'acres de terre. À côté de ce que coûtent aujourd'hui les projets les plus modestes, ces sommes n'ont rien d'impressionnant; mais quand on voit ce qu'elles ont permis d'accomplir, il y a de quoi être impressionné.

Par la suite, en 1897, pour que le lien soit complet, à la fois du point de vue psychologique et matériel, le gouvernement a conclu une autre entente avec le CP pour la construction d'une voie ferrée dans le Pas du Nid de Corbeau, un sujet dont on a beaucoup parlé ces derniers mois. Cette voie, d'une longueur d'environ 300 milles, devait empêcher les chemins de fer américains de s'implanter dans le sud de la Colombie-Britannique. Là encore, il s'agissait d'investir pour assurer l'avenir du pays et pas d'une simple question d'argent. On a misé sur la richesse et la prospérité futures de la Colombie-Britannique dans l'intérêt de tous les Canadiens vivant à l'est et à l'ouest des Rocheuses.

● (1700)

On convint alors de la nécessité d'investir dans le système de transport, nécessité encore à l'ordre du jour, pour stimuler la croissance économique. À moins d'investissements massifs dans les chemins de fer, les systèmes de transport seront bientôt insuffisants dans l'Ouest. Les députés savent peut-être que le gouvernement s'est engagé à dépenser 3.2 milliards en 4 ans pour faciliter le transport des grains. Cet effort considérable devrait contribuer à gonfler les recettes des chemins de fer et les aider ainsi à procéder aux investissements qui s'imposent.

C'est ainsi qu'en mai dernier, le gouvernement fédéral a commandé 1,280 wagons-trémies pour les besoins de l'Ouest. Cette commande d'une valeur approximative de 80 millions devrait contribuer à alléger un peu le chômage en créant, pendant deux ou trois mois, quelque 1,500 emplois à Trenton en Nouvelle-Écosse, à Sorel au Québec et à Hamilton en Ontario, ainsi que 750 emplois chez les sous-traitants.

En novembre 1981, le ministre des Transports (M. Pepin) a conclu une entente avec des représentants de nos deux grands réseaux ferroviaires par laquelle on s'engage à dépenser 255 millions pour le maintien des lignes secondaires jusqu'en 1984. Cette entente confirme également le projet de moderniser le réseau de lignes secondaires. Les dépenses globales du programme de modernisation devraient atteindre 495 millions en 1984, investissement considérable pour l'ouest du Canada mais qui devrait profiter à tous les Canadiens.

D'autres investissements seront aussi nécessaires pour tenir compte de la croissance anticipée du transport de produits en vrac surtout dans l'Ouest. Je voudrais donner quelques exemples de ces projets financés en tout ou en partie par des fonds fédéraux.

En août 1980, le gouvernement de la Colombie-Britannique et la Commission du port de Nanaimo concluaient un accord concernant l'aménagement à Duke Point, près de Nanaimo, d'un terminus à double quai pour l'exportation des produits forestiers. Le coût global sera de 20.9 millions, la contribution fédérale devant s'élever à 6.3 millions. L'étape initiale qui comprend l'aménagement des deux quais a été terminée en septembre 1981.

En septembre 1980, on a conclu un accord avec un consortium céréalier de Prince-Rupert prévoyant l'aménagement d'un terminus d'une capacité de 3 millions de tonnes à l'île Ridley. Dans ce cas-là, la participation fédérale s'élève à plus de 30 millions.