

*Transports*

producteurs de bois de sciage et à la province de Québec en vue d'effectuer une importante étude sur la viabilité de l'aménagement d'un terminus de produits forestiers à Québec. Cette étude touchera au transport, à la distribution, au marketing et à l'organisation d'une telle entreprise. Le coût de l'étude, quelque \$73,000, sera partagé entre les trois parties en cause, et nous attendons que cette étude soit publiée vers la fin de mai ou au cours du mois de juin.

Je pourrais encore citer bien d'autres investissements comme, par exemple, les 3 millions de dollars que nous avons investis au quai de Chicoutimi, pour en faire un quai pétrolier permettant de recevoir les navires qui apportent les produits pétroliers destinés à la région du Saguenay. Je pourrais parler également d'un plan pour une meilleure utilisation du port de Trois-Rivières, mais je ne peux passer sous silence l'investissement de 12.5 millions de dollars à Gros-Cacouna pour la création d'un port pour cargo général. Également, monsieur le président, en ce qui a trait à Sept-Îles, qui est le deuxième port le plus important du Canada, le ministère publiera prochainement un plan de développement à long terme qui permettra de donner à ce port les outils nécessaires à son développement. Il en résultera la nécessité d'amorcer dans les plus brefs délais une stratégie de mise en œuvre. Les autorités provinciales et municipales ont déjà reconnu l'importance du port de Sept-Îles et de son développement et sont prêtes à nous accorder tout l'appui nécessaire à sa réalisation.

Monsieur le président, ce sont là les quelques réalisations dans le domaine maritime que nous avons effectuées au Québec au cours de l'année 1977. Je n'ai pas voulu remonter à 1974 ou à 1970, de peur de faire bleuir mes collègues d'en face. Mais malgré tous ces investissements que nous avons faits en 1977, il y en a encore à faire, et le ministre de même que les fonctionnaires de son ministère sont conscients du fait que le développement maritime est un atout majeur dans l'économie du Québec qui est la porte d'entrée vers le Canada intérieur. En ce qui a trait aux autres projets à venir et qui sont à l'étude à l'heure actuelle, je pense qu'il faut se pencher sur le développement régional comme, par exemple, le développement d'un port à Pointe-au-Pic, dans le comté de Charlevoix, qui serait un complément aux ports de Québec et de Baie-Comeau qui sont voués à une vocation un peu plus importante.

J'aimerais aussi brièvement, monsieur le président, dans les quelques minutes qu'il me reste, aborder le domaine aérien. Il vaut la peine de mentionner que 13,000 personnes au Québec travaillaient en 1975-1976 dans le domaine du transport aérien, que ce soit dans le secteur privé ou dans le secteur public. Et ce nombre d'emplois, monsieur le président, exclut les emplois de ceux travaillant pour le compte du gouvernement provincial et des gouvernements municipaux, de même que ceux qui sont au service des transporteurs aériens locaux. Outre cet impact direct au niveau de l'emploi, l'industrie du transport aérien provoque de larges retombées économiques sur tout le Québec, tant dans le domaine de la distribution que dans celui de la fabrication. Qu'on se rappelle simplement la fabrication à Canadair de l'avion *Challenger* qui est un des plus grands succès de l'avionnerie moderne sur les marchés internationaux. Qu'on se rappelle également les nombreux contrats de la société Pratt and Whitney pour subvenir aux besoins du ministère de la Défense nationale, et ce dans son usine du

Québec, qui recevra des contrats de 140 millions de dollars sur 250 millions du ministère de la Défense nationale.

En octobre 1976, le gouvernement fédéral a autorisé la société Canadair à construire un nombre total de 250 appareils *Challenger*, ce qui représente, monsieur le président, une valeur de 1.2 milliard de dollars dans l'économie québécoise. A l'heure actuelle, 120 de ces appareils ont été vendus, ce qui représente des rentrées de fonds de 600 millions de dollars. Le nombre total des emplois ainsi créés, seulement pour cet appareil, monsieur le président, est de 1,900.

Dans le domaine des installations aéroportuaires, Montréal possède, comme nous le savons tous, deux aéroports importants, Mirabel et Dorval. Nous sommes à étudier à l'heure actuelle un plan de développement pour l'aéroport de Mirabel qui devrait être mis en vigueur au début des années 1980. Ce plan comprendra aussi le développement de l'aéroport de Dorval. Je dois passer sous silence les nombreux investissements dans le domaine aérien faits à Sept-Îles, à Mont-Joli, à Québec, pour dire aussi que dans ce domaine il reste beaucoup à faire et que nous travaillons toujours dans le but de trouver dans le cadre d'un budget restreint les solutions aux problèmes que connaît la population des Îles-de-la-Madeleine, de Gaspé, de Bonaventure, de Havre-Saint-Pierre, et d'autres endroits.

Alors, monsieur le président, si j'ai voulu citer quelques chiffres, quelques réalisations, c'est pour bien montrer que le fond de la motion présentée par nos collègues d'en face ne tient absolument pas lorsque l'on compare ces affirmations gratuites avec les faits et les réalisations du ministère des Transports.

● (2122)

**M. Donald W. Munro (Esquimalt-Saanich):** Monsieur le président, au début de son discours, l'honorable secrétaire parlementaire du ministre des Transports (M. Lapointe) a fait allusion à son espoir d'écouter de ce côté-ci des suggestions positives. En parlant ainsi, il est évident que l'honorable secrétaire parlementaire n'admettrait pas une suggestion positive de l'opposition, parce que les interventions de cette dernière ont révélé quantités de mesures positives dans le domaine du transport. Je vais en faire autant avec une certaine inquiétude, je dois l'admettre, parce que ce gouvernement est bien connu et renommé partout au Canada par sa politique d'emprunter les idées de l'opposition. Les ministériels vont peut-être saisir les idées que je vais proposer ce soir pour les convertir en promesses électorales.

[Traduction]

Après tout, ce n'était que des promesses électorales. Certains ont peut-être remarqué que le député de Grand Falls-White Bay-Labrador (M. Rompkey) nous a dressé une longue liste de projets mais en employant le futur—le gouvernement se préparait à faire ceci ou cela, à construire une route jusqu'au Labrador ou à bâtir quelque chose à Wabush. Pourquoi le gouvernement a-t-il attendu dix ans pour nous présenter une liste de projets aussi exhaustive? Pourquoi a-t-il attendu jusqu'à aujourd'hui pour nous présenter toutes ces propositions? Mais ce n'était évidemment qu'une belle boîte de nanans, une démarche pour se gagner des votes.

A vrai dire, lorsque le député de Vegreville (M. Mazankowski) a parlé de certains aspects dont il fallait tenir compte avant de réviser les politiques de transport dans les Prairies, j'ai craint que le gouvernement ne saute sur l'occasion pour