

LA LOI SUR LA SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT DU CAP-BRETON

PROJET DE LOI MODIFICATIF—2^e LECTURE—AJOURNEMENT DU
DÉBAT

L'honorable Orville Phillips propose: Que le projet de loi C-127, tendant à modifier la Loi sur la Société de développement du Cap-Breton, soit lu pour la 2^e fois.

Honorables sénateurs, notre collègue du Cap-Breton, le sénateur Muir, avait l'intention de se charger du projet de loi C-127, tendant à modifier la Loi sur la Société de développement du Cap-Breton, mais malheureusement, lui et M^{me} Muir ont été blessés dans un accident d'automobile au cours du weekend. Je me retrouve donc en quelque sorte à devoir agir comme quart-arrière de relève pour assurer l'étude de la mesure.

J'ai été tenté de commencer en disant que le projet de loi était relativement bref et qu'il était simple. Cependant, la semaine dernière, au cours d'une conversation, nous nous amusons le sénateur McElman et moi à nous dire combien de fois cette rengaine avait été répétée au Sénat. Je devrais donc peut-être résister à la tentation.

La Société de développement du Cap-Breton, créée en 1967, était autorisée à tirer sur le Fonds du revenu consolidé des avances jusqu'à concurrence de 10 millions de dollars. Puis, durant les années 1970, le montant total a été porté à 25 millions de dollars. Selon la modification que nous étudions aujourd'hui, le montant serait porté à 50 millions de dollars.

En 1984, la Devco a subi une perte dévastatrice lors de l'incendie de la houillère n^o 26 à Glace Bay. Le gouvernement fédéral a donc investi 218 millions de dollars pour ouvrir une nouvelle houillère à Phalen et agrandir celle de Victoria Junction. En outre, le gouvernement fédéral a agi sur plusieurs autres fronts pour apporter de l'aide au Cap-Breton. Cela comprend le crédit d'impôt à l'investissement, le programme d'aide d'appoint et la Société d'expansion du Cap-Breton, qui fera partie de l'APECA.

● (1440)

Devco, lors de sa création, avait le rôle de veiller à la fermeture ordonnée de Cape Breton Mines. A cette époque-là, on prévoyait le déclin des débouchés pour le charbon de Cape Breton Mines. Cependant, des événements qui sont survenus par la suite ont changé cette situation, et nous voyons maintenant que la demande pour le charbon du Cap-Breton a augmenté. Les ventes pendant l'année 1984-85 se sont élevées à 2,5 millions de tonnes et pour 1987-88 elles atteindront 2,8 millions de tonnes.

Devco a subi une perte de 1,8 millions de dollars en 1987-88; mais aura en 1988-89 un bénéfice de 13,1 millions de dollars. Ce chiffre de 13,1 millions de dollars ne comprend pas l'épuisement du minerai ni le remplacement du matériel.

La mine de Phalen, comme je l'ai déjà dit, a commencé ses activités pendant l'été 1987 et fournit maintenant entre 650 et 700 emplois aux mineurs, et quand elle atteindra sa pleine capacité, elle produira environ 4,5 millions de tonnes par an. Malheureusement, honorables sénateurs, le bénéfice prévu de 13,1 millions de dollars ne suffira pas pour remplacer et entretenir le matériel souterrain et l'infrastructure de surface. Par conséquent, le gouvernement fédéral devra financer la plus grande partie des 43,1 millions de dollars nécessaires pour

couvrir les dépenses d'investissement en cours. On prévoit que Devco aura besoin d'une avance de capitaux de 37 millions de dollars pour la fin juin 1988. Par conséquent, honorables sénateurs, il est nécessaire de modifier la loi pour prévoir 50 millions de dollars en avance de capitaux. Je mentionne à nouveau le fait que Devco aura besoin de 37 millions de dollars à la fin juin, et j'espère que le Sénat aura alors terminé l'étude de cette question.

Je vous remercie de m'avoir autorisé à me substituer au sénateur Muir. Je me rends compte que mes observations ne sont pas aussi intéressantes et que je ne connais pas le Cap-Breton aussi bien que lui. Cependant, je suis certain qu'avec un peu d'indulgence, le Sénat pourra adopter cette mesure législative.

Des voix: Bravo!

(Sur la motion du sénateur Cottreau, au nom du sénateur Graham, le débat est ajourné.)

PROJET DE LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

2^e LECTURE—AJOURNEMENT DU DÉBAT

L'honorable Mira Spivak propose: Que le projet de loi C-105, visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence, soit lu pour la 2^e fois.

—Honorables sénateurs, le projet de loi C-105 sur la sécurité ferroviaire, a pour but d'assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer. Il confirme l'importance accordée à la sécurité, qui est la priorité n^o 1 du réseau de transport canadien. Des mesures ont été prises pour améliorer la sécurité des transports aériens, maritimes et routiers; je veux parler de la Loi sur l'aéronautique, de la Loi sur la marine marchande du Canada, des nouvelles conditions minimales imposées aux appareils de forage en mer, du contrôle de la navigation des navires et du renforcement de la sécurité aux aéroports. Le projet de loi C-105 étend cette action aux chemins de fer.

Cette importance de la sécurité des transports a été énoncée à l'article 3 de la Loi nationale de 1987 sur les transports, qui exige que

Le réseau national des transports soit conforme aux normes de sécurité les plus élevées possible dans la pratique.

Le projet de loi C-105 en discussion est destiné à appliquer cette politique aux chemins de fer canadiens.

La Loi sur la sécurité ferroviaire sera suivie d'un projet de loi tendant à créer un bureau d'enquête sur les accidents de transport. Ce bureau indépendant aura le pouvoir de faire enquête sur les accidents survenus dans tous les modes de transport soumis à la réglementation fédérale, en faisant appel à du personnel spécialisé pour en établir les causes et pour proposer des moyens d'en éviter la répétition.

Pour donner un aperçu de l'historique de la question, la sécurité des chemins de fer du Canada est réglementée depuis des années dans le cadre de la Loi sur les chemins de fer. Cette loi date du début du siècle, époque où le réseau ferroviaire connaissait une extension rapide. Une bonne partie de notre réseau ferroviaire était alors en construction, pour mettre en valeur de nouveaux territoires et pour encourager le peuplement. Les lignes étaient souvent construites dans un but de