

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 8 heures.

M. Blouin: Monsieur l'Orateur, il me fait plaisir de dire quelques mots ce soir sur la motion d'opposition présentée par l'honorable député de Moncton (M. Thomas).

J'ai écouté avec beaucoup d'attention les députés qui ont pris la parole cet après-midi, et je trouve que, dans certains cas, on a peut-être raison de critiquer notre système de transport. Il est évident que des erreurs sont commises et que ce n'est pas toujours parfait.

Toutefois, on ne semble pas apprécier ce qui s'est fait dans le domaine des transports, au pays, depuis les cinq dernières années, dans les secteurs maritime, terrestre ou aérien.

Bien sûr, il y a encore des problèmes à résoudre, et il y en aura toujours dans un pays aussi vaste que le nôtre, dont la population est relativement petite. Mais de là à dire, comme l'opposition le fait, que le gouvernement actuel n'a établi aucune politique de transport à long terme constitue, à mon sens, une déclaration farfelue.

Le 25 mai dernier, le compétent ministre des Transports (M. Jamieson) déclarait au comité des transports et des communications quels étaient les objectifs de son ministère quant à la réorganisation des ports nationaux, grâce à une nouvelle politique portuaire et à l'aide aux petits aéroports dans les endroits isolés et éloignés.

Le 10 décembre 1971, l'honorable ministre annonçait que les fonds disponibles pour l'aide aux petits aéroports seraient triplés, grâce à un nouveau programme d'assistance.

On a réorganisé le pilotage maritime en quatre administrations séparées, donnant une plus grande autonomie aux régions du Canada.

L'Agence des transports de l'Arctique, qui travaille en collaboration avec le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, la création d'un second aéroport international pour la région de Toronto, la construction du nouvel aéroport de Sainte-Scholastique, dont l'ouverture est fixée pour 1975, voilà autant de réalisations du gouvernement actuel.

Monsieur l'Orateur, je n'ai mentionné que quelques objectifs parmi tant d'autres. On sait que le budget du ministère des Transports, pour l'exercice financier en cours, est de l'ordre de 467 millions de dollars, dont 82 millions en prêts. Voilà un budget et des objectifs imposants.

Monsieur l'Orateur, je voudrais revenir à ce dont je parlais tout à l'heure: l'aide aux petits aéroports, par exemple. Dans ma vaste circonscription, certains endroits sont isolés, et l'on ne peut s'y rendre ni par route, ni par chemin de fer. Au fait, on ne peut s'y rendre que par la voie des airs durant les mois d'hiver et par la voie des eaux durant l'été.

En collaboration avec le ministre des Transports, nous avons étudié un projet de construction d'aéroports majeurs et régionaux. En collaboration avec les hauts fonctionnaires du ministère, ce projet a été étudié, et l'on a déjà procédé, grâce à des appels d'offres, à la construction de certains aéroports régionaux qui, j'en suis certain, assureront un service à la population que j'ai l'honneur de représenter, un service adéquat, du moins pendant l'hiver.

Je voudrais dire aussi, monsieur l'Orateur, que dans le domaine maritime, on a fait beaucoup. Évidemment, on ne semble pas toujours apprécier à sa juste valeur ce qui a

été fait, mais dans le domaine maritime, on a amélioré les installations portuaires; on les a modernisées en établissant des systèmes de déchargement et de chargement adéquats, surtout en ce qui a trait aux «containers».

• (2010)

Cet après-midi, j'entendais l'honorable député de Crowfoot (M. Horner) dire que le ministère des Transports devrait augmenter considérablement les facilités portuaires à Churchill. Évidemment, je n'ai rien contre Churchill, mais si j'ai bien compris les propos de l'honorable député de Crowfoot, il était question, pour le gouvernement fédéral, d'augmenter, et ce à coups de millions, les facilités portuaires de Churchill.

On sait—et l'honorable député de Crowfoot devrait le savoir également—que le port de Churchill n'est utilisable qu'environ trois mois par année. Je ne vois donc pas comment le gouvernement fédéral pourrait rendre ce port plus apte à la navigation qu'il ne l'est maintenant, même s'il augmentait les installations qui s'y trouvent présentement.

L'honorable député de Crowfoot parlait également de l'importance des ports de mer. Je l'ai écouté avec beaucoup d'attention, alors qu'il disait que le port de Vancouver était le premier port de mer en importance au Canada. Je voudrais lui dire que nous avons aussi dans l'Est des ports de mer très importants. Je voudrais mentionner ici celui de Sept-Îles, situé dans ma circonscription, et qui, en 1970, a été, quant au tonnage de marchandises manutentionnées, le port le plus actif au Canada.

Je vois applaudir l'honorable député de Moncton (M. Thomas), et pour cause; au fait, nous avons eu l'occasion de faire ensemble un voyage à Sept-Îles avec le comité des transports et des communications, il y a déjà quelques années, et il a pu visiter ce port de mer important. À la suite de ce voyage, des recommandations ont été faites par le comité des transports et des communications, et je suis heureux de dire à la Chambre que presque toutes les recommandations de ce comité, composé de députés de toutes allégeances politiques, ont été, sinon adoptées, du moins considérées comme pouvant faire l'objet de réalisations concrètes d'ici quelques années.

Au port de mer de Sept-Îles, on a, au cours de 1970, expédié 28,600,000 tonnes de minerai de fer, ce qui faisait de ce port de mer canadien le plus achalandé et le plus important.

Évidemment, il reste encore beaucoup à faire, et je sais que lorsque l'honorable ministre des Transports lira les recommandations qui lui ont été faites, surtout celles du comité des transports et des communications, il pourra les étudier et faire en sorte qu'elles entraînent la construction de ports aussi importants que ceux de la côte du Pacifique et de l'Est du pays, ports qui seront munis d'installations beaucoup plus modernes.

On a également parlé du transport par chemin de fer. Dans la vaste circonscription que j'ai l'honneur de représenter, ni le Canadien National, ni le Canadien Pacifique, ni aucun autre chemin de fer appartenant directement ou indirectement à l'État ne dessert la population.

Cependant, nous avons un réseau de chemin de fer unique en son genre, car il est presque circulaire et parcourt au-delà de 600 milles, de la côte du Saint-Laurent à l'intérieur du pays. Il s'agit d'un chemin de fer privé, entretenu par des compagnies minières qui l'utilisent pour transporter le minerai de fer. Je dis ceci parce que ce chemin de fer est isolé et n'est subventionné d'aucune