

Transports dans le nord du Canada

oublies comme tant d'autres sans que rien de concret ne se fasse. Nous sommes tous au courant des études entreprises par les gouvernements de tous les partis politiques et nous savons que c'est beaucoup plus facile à faire que de prendre les mesures qui s'imposent.

En ce qui a trait à l'utilisation du port de Churchill, nous, du Nouveau parti démocratique, sommes préoccupés par l'annonce faite hier au sujet des changements apportés au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Deux éléments de ces changements pourraient avoir des conséquences dramatiques sur l'utilisation du port de Churchill pour le transport des céréales. D'abord, on a annoncé que le tarif pourrait ne pas être le même partout dans le pays pour les trajets de même distance. Cela veut dire que, soit le gouvernement lui-même, soit la Commission canadienne des transports, puisque nous ne savons pas encore qui aura le dernier mot, pourrait autoriser les sociétés ferroviaires à imposer des prix différents pour le transport des céréales sur des trajets différents, mais de distances équivalentes. Le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau ne le permet pas à l'heure actuelle. Le tarif le mille ou le kilomètre est toujours le même, peu importe le trajet.

Deuxièmement, nous craignons que les sociétés ferroviaires ne soient autorisées à imposer des tarifs différents pour les trains unitaires, qui ne transportent que des céréales, et qu'elles soient entièrement libres de choisir les itinéraires où elles mettront des wagons unitaires en circulation. Si c'était le cas, il pourrait arriver que le CN et le CP offrent un tarif bas spécial pour les trains unitaires à destination du port de Thunder Bay ou du port de Vancouver mais que le tarif soit différent à destination du port de Churchill. Une telle mesure aurait non seulement pour effet de ruiner le port de Churchill mais également d'obliger les agriculteurs du bassin hydrographique du Churchill à acheminer leurs céréales par camion jusqu'aux terminaux situés le long de la ligne principale. Outre l'aspect financier, cette mesure ferait perdre leur emploi aux cheminots et aux employés du port de Churchill, sans toutefois augmenter les bénéfices des agriculteurs. Il y a donc un risque en jeu et j'espère que le gouvernement y réfléchira sérieusement avant de modifier la loi dont relève le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

La Chambre des communes ne semble pas se préoccuper beaucoup du problème du port de Churchill, qui est pourtant très important à mes yeux et pour ma circonscription. Pourtant, le gouvernement feint souvent d'ignorer le rôle vital de ce port dans les études qu'il effectue et les mesures qu'il prend, ce qui pose un problème. Par le passé, il y a toujours eu une rivalité entre les Territoires du Nord-Ouest et le port de Churchill, et c'est normal. Mais si l'on procédait aux études et aux recherches qui s'imposent, on constaterait que la plupart du temps, mais pas toujours, les habitants des Territoires du Nord-Ouest auraient tout à gagner d'une mise en valeur et d'une utilisation appropriée du port de Churchill. J'aurais souhaité que le gouvernement finance des recherches satisfaisantes, mais ce n'est pas le cas, bien souvent.

J'ai dit plus tôt qu'une étude sur les services aériens entre Churchill et les Territoires du Nord-Ouest est en cours, mais sans rapport aucun avec les autres études sur les transports effectués dans le nord du Manitoba. Là encore, comme je ne cesse de le répéter, cela prouve que le gouvernement dépense beaucoup d'argent dans le secteur des transports, en consulta-

tions et en recherche, mais que toutes ses initiatives manquent de cohérence. Si nous suivions ce que j'appelle une politique de transport régionale, nous examinerions tout le réseau de transport au sein d'une région donnée. Nous pourrions ainsi éviter de procéder à des projets de recherche incohérents, qui n'ont pour ainsi dire aucune valeur une fois terminés.

● (1700)

On dit à Port Churchill que la question a été trop étudiée, et je suis sûr qu'on ne pense pas différemment ailleurs au Canada. Je suis persuadé que, dans les Territoires du Nord-Ouest, tant dans l'est que dans l'ouest de cette région, on est aussi de cet avis. Les recherches ont été absolument exhaustives. On croit également dans cette région que le gouvernement n'a pas accompli grand-chose de concret jusqu'ici.

Nous sommes d'avis, et d'autres députés des zones septentrionales des provinces, et des territoires, en conviendront certainement, que si le gouvernement souhaite jouer un rôle actif, et je suis tout à fait d'accord, son action doit s'inspirer des faits, observés et non pas uniquement de la bonne volonté politique; il faut donc faire des recherches suffisantes et recueillir les données économiques voulues. Si le gouvernement agissait en ce sens, les habitants du Nord seraient beaucoup plus satisfaits de lui. Ils comprendraient que le gouvernement s'intéresse à leur sort, qu'il ne leur imposera pas une réglementation qui aurait pour effet de fermer les aéroports à certaines heures au beau milieu de l'hiver et de mettre leur vie en péril, qu'il ne consacrerait pas des milliers et des milliers de dollars à des recherches dont il ne tiendrait aucunement compte ensuite. Nous, les habitants du Nord, serions assurés d'avoir une politique des transports par fer, air ou mer utile à l'ensemble des Canadiens.

M. Peter Ittinuar (Nunatsiag): Monsieur le Président, étant donné que la motion du député de Western Arctic (M. Nickerson), d'un caractère très général, donne lieu à un débat des plus instructifs et des plus ennuyeux auxquels j'ai jamais assisté en cette enceinte, je voudrais ennuyer encore davantage la Chambre en lui parlant de certains aspects du transport dans le Nord.

Quand le député qui m'a précédé a parlé de la situation de Churchill, cela m'a rappelé ce que nous disons volontiers dans les territoires du Nord-Ouest au sujet de cette localité: elle a fait l'objet de tellement d'études que chaque famille de Churchill comprend un scientifique et un ours blanc.

Je voudrais attirer l'attention de l'Administration canadienne du transport aérien sur la question du transport dans le Nord. En premier lieu, il est inévitable que les transports aériens connaissent une expansion soutenue au nord du 60^e parallèle. Les pouvoirs publics et l'entreprise privée doivent être en mesure de prévoir quelle sera la demande de services aériens et collaborer pour y répondre adéquatement.

Je voudrais également vous décrire quelle sera l'orientation générale de l'administration en ce qui concerne le développement des installations et des réseaux de transport aérien dans le Nord. Je voudrais repasser quelques-unes des orientations qui réclament une grande attention par exemple la planification de ces transports, et ensuite ce que devrait être l'avenir des aéroports et des systèmes de navigation dans l'Arctique. Bien peu de progrès auraient été accomplis sans l'aide financière du gouvernement fédéral et la collaboration des gouvernements du Yukon, des territoires du Nord-Ouest et des membres de