

Transports dans le nord du Canada

Pour continuer, laissez-moi vous donner quelques autres exemples de ce que nous faisons. La responsabilité des programmes et la compétence en matière de modélisation du développement de l'Arctique ont été rattachées directement à chacune des administrations des transports, lesquelles sont coordonnées par l'administration centrale.

Je voudrais faire quelques remarques sur la recherche et le développement, dont le député a également parlé. On ne peut trop répéter l'importance de la R. & D., qu'elle se fasse dans l'administration fédérale ou dans le secteur privé. Le programme d'évaluation scientifique de l'Arctique, par exemple, est une entreprise importante destinée à évaluer le navire marchand M.V. *Arctic*, renforcé pour résister à la glace. Ce navire a été conçu pour répondre aux spécifications de cote II des glaces arctiques, ce qui lui donne certaines caractéristiques de brise-glace, conformément au règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires.

● (1640)

On a établi un programme en trois parties de tests aux instruments et d'évaluation pour recueillir des données sur les facteurs environnementaux qui touchent les navires en mission commerciale dans l'Arctique et pour vérifier l'à-propos des règlements sur la navigation. Le coût total de ce programme est de 1.9 million de dollars. Si l'on songe que le programme permettra de construire des navires mieux conçus, ces dollars, pour employer une métaphore tout à fait appropriée, ne constituent que la pointe de l'iceberg par rapport aux profits que rapportera un tel investissement.

Je suis heureux de constater que des dépenses de 14 millions de dollars ont été approuvées en vue de projets maritimes dans l'Arctique. L'essentiel, c'est que l'on reconnaît enfin l'importance de la recherche et du développement et qu'on leur accorde maintenant toute l'attention qu'ils méritent. Grâce à la recherche et au développement, le transport dans le Nord ne peut que s'améliorer.

Un autre domaine dont je voudrais dire quelques mots est celui de la politique. Quelle est la politique de Transports Canada en ce qui concerne le Nord? Il est entendu que le développement du transport aérien est aussi touché par les programmes sociaux, énergétiques et autres du gouvernement. Pour assurer la coordination et la planification nécessaires entre les secteurs public et privé, on a établi en 1977 le Système d'évaluation et de planification conjointe des services aériens ou JASPER. Depuis, il a été appliqué à un plan gouvernemental de transport comportant quatre réseaux dans l'Arctique.

Pour ce qui est du transport maritime, la question est de savoir quel type de transport maritime aux fins du commerce international saurait répondre à la demande dans le Nord.

Une question encore plus importante que nous devrions nous poser est la suivante: Quelle devrait être la position du Canada vis-à-vis la navigation dans l'Arctique? D'un côté, si des mesures ne sont pas bientôt prises, le Canada risque d'être dépassé de bien des façons. D'un autre côté, une expérience de transport dans les eaux septentrionales pourrait avantager les transporteurs canadiens par rapport à ceux d'autres pays. D'aucuns estiment que l'Arctique possède un environnement spécial et qu'une aide financière accrue au transport maritime canadien s'imposerait peut-être.

Certains, y compris les représentants du secteur minier, ont fait savoir qu'une hausse des frais de transport rendrait encore plus difficile la mise en valeur des exploitations déjà très onéreuses dans les régions septentrionales. Cependant, les nombreuses personnes que nous avons consultées estiment pour la plupart qu'il y a lieu de mettre en place dans la région arctique un régime plus structuré qu'ailleurs au Canada, pourvu évidemment que ce régime n'entrave pas le progrès et que les navires disponibles ne coûtent pas trop cher. La politique du transport maritime dans la région arctique devrait permettre autant que possible aux Canadiens de répondre aux besoins de cette région, à condition évidemment que cela ne nuise pas à nos relations commerciales avec l'étranger.

A propos du Nord, j'ai examiné seulement les perspectives de développement en ce qui concerne l'exploitation et les mesures adoptées ainsi que les réussites exceptionnelles et les progrès accomplis dans le cadre de la stratégie de Transports Canada. Les réussites dans le domaine des transports, hélas, ne sont pas à d'autres égards monnaie courante.

Pour leur part, les groupes d'autochtones estiment que les services de transport laissent beaucoup à désirer, et qu'ils pourraient servir à résoudre certains problèmes sociaux comme la cherté de la vie. Ils trouvent ces services difficiles d'accès et vraisemblablement plus chers que de raison. Cependant, les représentants locaux ont pris l'habitude de participer aux travaux de conception et de construction des aéroports, et certaines coopératives communautaires vont même jusqu'à proposer leurs services pour effectuer les travaux. Les fonctionnaires du bureau central qui sont chargés des projets dans la région arctique, projets que le gouvernement tient rarement pour prioritaires, sont très conscients de la nécessité de les mener à bonne fin dans les délais impartis, en dépit d'une saison de navigation fort brève et de la nécessité de bien consulter tous les intéressés.

Il est bon de signaler les difficultés rencontrées dans la réalisation de certains projets, mais ces difficultés ne doivent pas détourner le gouvernement de l'engagement qu'il a pris à l'égard du Nord.

On ne saurait envisager la question des transports hors de son contexte et on peut en dire autant des problèmes sociaux. On reconnaît que le transport de marchandises dans le Nord coûte très cher et on serait tenté de le subventionner pour régler rapidement ce problème, mais il ne faut pas oublier que notre pays se débat contre des mesures tout aussi bien intentionnées qu'on a adoptées naguère. Il faut tenir compte de problèmes comme l'exiguïté du marché, la nécessité d'accroître les installations d'entreposage et les changements qu'il faudrait négocier dans l'établissement des prix de détail.

Un autre problème qu'il ne faut pas non plus négliger: la pénurie chronique de fonds. A cause du manque de ressources, il faut en tenir compte pour établir l'ordre de priorités des programmes. On pourrait mettre en œuvre des programmes dont on aurait bien besoin, mais on ne peut le faire faute d'argent.

On a donc tenu compte de cette considération en appliquant le programme des 6 et 5 p. 100 aux droits prélevés par le ministère des Transports du Canada. Cette mesure qui avantage les usagers, représente du même coup un manque à gagner pour le Trésor fédéral, limitant encore les ressources que le gouvernement pourrait débiter pour ces programmes.