

Pour souligner l'intérêt accru que l'on porte à la discussion des problèmes en matière de transport aérien dans cette région, la Northern Air Transport Association a organisé, comme le savent sans doute les députés, sa cinquième conférence annuelle en mars 1982, à Whitehorse également. Étant donné que ce colloque avait pour thème: «Les défis que devront relever les 60 exploitants du Nord dans le domaine de la gestion au cours des années 80», on a présenté une série de documents qui traitaient du coût des risques que devaient prendre les transporteurs aériens, de la gestion de leurs capitaux et de leurs ressources humaines et des mesures à prendre pour assurer leur survie économique. Nous devons, nous aussi, relever un défi en matière de gestion. Comment allons-nous faire pour tirer le meilleur parti de nos investissements et de nos ressources et nous assurer que tous les intéressés en profitent pour le bien de nous tous et non pas uniquement pour que nos bilans soient équilibrés?

Nous misons sur l'avenir du Nord, l'avenir du Canada. Au cours de la conférence de 1982, on a avancé certaines propositions sur la façon de relever les défis des années 80. Qu'on me permette de prendre quelques minutes pour parler des mesures que le ministère des Transports du Canada a prises pour aider le Nord à se développer depuis 1970 et relever ce qu'il a été convenu d'appeler le défi des années 70.

En octobre 1972, conscient des inquiétudes que suscitait sur le plan écologique la pollution des eaux de l'Arctique par le commerce maritime, M. Don Jamieson a annoncé que de nouveaux règlements seraient publiés à cet effet. Ces règlements devaient compléter un décret proclamé la même année qui régissait le trafic maritime en divisant les eaux de l'Arctique en zones de contrôle sécuritaire classées selon les dangers occasionnés par la présence des glaces. Je rappelle au député qu'on réglemente le commerce maritime en établissant des zones que les navires peuvent traverser en fonction des glaces et de la résistance du navire.

En 1975, on a transféré de Montréal à Churchill la base des opérations utilisée pour le réapprovisionnement des localités Keewatin sur la côte ouest de la baie d'Hudson. Le gouvernement a pu ainsi accroître ses achats dans les provinces de l'Ouest et donner plus d'importance au port de Churchill qui est devenu la porte d'entrée du commerce maritime dans le Nord. En novembre de la même année, on a annoncé qu'un vraquier de 28,000 tonnes, *l'Arctic*, une entreprise menée conjointement par le gouvernement et le secteur privé, serait construit. Ce navire, spécialement conçu pour naviguer dans les eaux de l'Extrême-Arctique, serait également le prototype des grands pétroliers qui devaient transporter le gaz et le pétrole de l'Arctique vers d'autres régions. Il devait en outre servir à établir avec précision les règlements sur la navigation dans les glaces aux termes de la loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. *L'Arctic* a satisfait à ces objectifs. Son succès offre d'ailleurs un excellent exemple de collaboration entre le gouvernement et l'entreprise privée. Pour montrer à quel point le ministère des Transports privilégiait le développement du Nord et calmer les inquiétudes au sujet de l'application du principe du paiement par l'utilisateur, le ministre des Transports de l'époque, Otto Lang, avait déclaré en octobre 1976:

La population du Nord n'a pas à s'inquiéter d'avoir à assumer seule les coûts du transport... les directives relatives au paiement par l'utilisateur ne s'appliqueraient qu'aux régions où l'importance des déplacements et des expéditions justifierait une récupération des coûts.

Transports dans le nord du Canada

Tous les Canadiens devaient être appelés à participer au coût du développement et de la mise en valeur du Nord. Le ministre a insisté sur l'importance du Nord dans le programme que s'était tracé Transports Canada en vue de mettre au point un réseau de transport intégré d'un bout à l'autre du pays. La même année, des subventions de 743 millions ont été accordées pour le service de réapprovisionnement dans la région de Keewatin.

Dans le cadre du Programme d'aide aux services de transports urbains, Transports Canada a fourni \$442,000 aux villes de Whitehorse, Hay River et Frobisher Bay, pour l'achat d'autobus et de minibus, dont le coût total s'élevait à \$532,379.

Pour alléger le coût élevé des transports aériens dans l'Arctique, le ministre des Transports (M. Pepin) annonçait en avril 1982 que la taxe d'atterrissage et les autres droits seraient différés une fois de plus jusqu'en mars 1983, pour les petits aéroports de l'Arctique. Transports Canada annonçait récemment qu'une subvention de 3 millions de dollars serait accordée pour la modernisation des aéroports et l'achat d'équipement à Eskimo Point et Hall Beach dans les territoires du Nord-Ouest ainsi qu'à Whitehorse. En ce qui concerne ce dernier aéroport, je suis heureux d'annoncer que tout se déroule selon le calendrier établi. Les plans préliminaires de l'aérogare sont terminés depuis août 1982 et une demande de financement sera bientôt présentée au Conseil du Trésor.

Heureusement, monsieur le Président, je pourrais citer d'autres services que Transport Canada a rendus dans l'Arctique, mais je m'arrête là. Ce qui importe par-dessus tout, c'est que ce que nous sommes en train de faire, ce que sont nos projets d'avenir pour relever les défis des années 80. Comme vous le savez, l'un des objectifs de Transport Canada est de créer un milieu favorable au développement, à l'organisation et au fonctionnement efficace de tous les maillons d'un système de transport national.

La poursuite de cet objectif se manifeste dans les efforts que fait Transports Canada pour aider à établir les services de transport ou à les améliorer, y compris les subventions et le financement d'études par des experts-conseils privés.

D'autres objectifs très importants, monsieur le Président, concernant l'efficacité et, évidemment, la sécurité. Nous sommes tous conscients des dangers que présentent tous les modes de transport dans l'Arctique. Il va de soi que Transports Canada va continuer d'accorder la plus haute priorité à la sécurité, à la recherche et au sauvetage.

Un autre aspect important, qui n'est peut-être pas aussi évident, mais n'en est pas moins inhérent au rôle de Transports Canada, est le soutien des objectifs du gouvernement fédéral en matière de développement social et économique aux niveaux national, régional et urbain ainsi que des politiques relatives à l'industrie, à l'environnement et à l'énergie.

Par conséquent, Transports Canada ne s'occupe pas seulement de transport. Toute décision est basée sur une étude de tous ces facteurs et même d'autres. Par exemple, monsieur le Président, on prépare actuellement des plans pour remédier au problème du faible tirant d'eau en un point du Mackenzie où des travaux de dragage semblent s'imposer. Les considérations relatives à l'habitat de la faune terrestre et aquatique sont étudiées par le directeur du projet.