

### Les transports

rence entre les ports de Halifax et de Saint-Jean n'est pas née d'hier; elle est due au dynamisme et à la bonne administration de ceux qui s'intéressent aux installations portuaires de Saint-Jean. En peu de temps, ils ont su donner à ce port une capacité de manutention plus grande que celle de Halifax.

Je voudrais aussi profiter de cette occasion, ce soir, pour mentionner l'importance des ports du nord du Nouveau-Brunswick, et je pense non seulement au port de Belledune mais aussi à celui de Dalhousie. Il s'agit de ports en eau profonde qui restent libres de glace l'hiver et sont donc ouverts toute l'année. A Belledune, le port est en mesure d'assurer l'expédition de minerai de la raffinerie de zinc, de fertilisants et de concentrés et de desservir le parc de stockage aménagé par Shell Oil ces dernières années. Je pense que cela marque un progrès très important pour ce port en eau profonde.

● (2120)

Je suis heureux d'annoncer ce soir que de représentants de l'American Potash Company songent également à utiliser les installations de Belledune pour expédier de la potasse lorsque la société commencera son exploitation, d'ici 12 à 15 mois, à Sussex, au Nouveau-Brunswick. Cela vient du fait que le port de Saint-Jean ne peut plus répondre aux besoins à l'heure actuelle.

Les personnes qui s'intéressent à l'expansion du port de Belledune sont enthousiasmées par le fait qu'il ne sera pas uniquement le point d'expédition de minerai par la Brunswick Mining and Smelting ou le port pétrolier de la Shell Oil, mais que d'autres sociétés pétrolières ont manifesté le désir d'installer des parcs à réservoirs à cet endroit. Le fait qu'une société à fort potentiel comme l'American Potash Company ait indiqué, ces dernières semaines, qu'elle souhaitait faire une analyse approfondie des installations en place à Belledune, pour l'expédition de son produit, constitue une percée remarquable. Je crois savoir que Belledune possède les installations nécessaires et que lorsque le groupe Noranda et la Brunswick Melting and Smelting auront conclu les ententes appropriées il est fort probable que ce port expédiera de la potasse.

Cela ne diminue évidemment pas l'importance du port en eau profonde et exempt de glaces de Dalhousie. L'International Pulp and Paper expédie par ce port, vers les marchés internationaux, une des meilleures qualités de papier journal du monde. Le port sert également aux expéditions de minerai. La F.W. Perrie Company et McCain Foods ont toutes deux manifesté le désir d'y expédier des pommes de terre vers les marchés étrangers.

Cela marque un pas notable et aura une répercussion durable sur la région et des conséquences tangibles sur l'économie. En outre, cela encourage tous ceux qui ont manifesté leur intérêt dans l'expansion continue de ce port.

Je crois que le port de Belledune, dans le comté de Gloucester, qui est actuellement en cours d'aménagement par la Société d'aménagement de chaleur et les citoyens intéressés de cette région, ainsi que la société de développement de Restigouche, qui sont tous reliés à la Commission des ports pour l'aménagement du port de Dalhousie, chacun étant autonome en ce qui concerne leur aptitude à s'épanouir, apportera une croissance additionnelle au Nord du Nouveau-Brunswick. Des fonds ont été approuvés récemment pour la conception et la mise au point d'une nouvelle fonderie de zinc à Belledune. Le gouvernement fédéral consacrera un million et demi de dollars

à la conception et à la mise au point de cette usine, en collaboration avec le gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick et la société Brunswick Mining and Smelting. Tout cela . . .

**M. l'Orateur adjoint:** A l'ordre. Je regrette d'interrompre le député, mais son temps de parole est expiré.

**Des voix:** Bravo!

**M. Frank Hamilton (Swift Current-Maple Creek):** Monsieur l'Orateur, je tiens à remercier le député de Vegreville (M. Mazankowski) d'avoir présenté cette motion. Je dois certes convenir avec lui que nous n'avons pas à l'heure actuelle de politique intelligible des transports. Personne ne sait quelle orientation le gouvernement a adoptée en ce domaine. Cependant, s'il est une chose dont les agriculteurs de l'Ouest sont certains, c'est que le secteur des grains sera déjà dans la mélasse lorsque les autres secteurs des transports ferroviaires viendront s'y enliser. Le ministre a déclaré que les entreprises n'agrandiraient pas les élévateurs de Vancouver tant qu'elles n'obtiendraient pas d'incitations. Il devrait savoir que les agriculteurs leur ont offert des garanties d'entreposage payé, mais je suis heureux de dire que les entreprises ne les ont jamais acceptées.

Le ministre a fait l'éloge de VIA Rail. Si les entreprises qui exploitent des services d'autobus touchaient les subventions que touchent VIA Rail, tous les voyageurs qui parcourent de longues distances au Canada pourraient le faire gratuitement.

Le ministre a fait grand cas des gouvernements conservateurs et du premier ministre venu des Prairies qui, a-t-il dit, n'ont rien fait pour l'industrie céréalière ou pour le transport des céréales puisque si peu de céréales ont été expédiées et ainsi de suite. Pure absurdité! Les chiffres publiés par la Commission canadienne du blé—sous la signature du ministre—révèlent que pour les années 1963-1964, les exportations de blé et de farine totalisaient 592 millions de boisseaux ou 23.4 p. 100 du commerce mondial. Ce chiffre n'a jamais été dépassé. Pour les deux meilleures années dont puisse s'enorgueillir le ministre, les années 1976-1977, on a exporté 494 millions de boisseaux de blé et de farine, soit 21 p. 100 du commerce mondial. Nous avons connu l'année dernière notre meilleure année sous l'administration du ministre actuel, puisque nous avons exporté 587 millions de boisseaux ou 22 p. 100 du commerce mondial. Jusque ici pour cette année, nos exportations sont inférieures de 20 p. 100 à ce qu'elles étaient à la même époque l'année dernière. Le blé se vend présentement \$5 le boisseau à Vancouver.

Le ministre dira probablement que nous transportons maintenant plus de variétés de céréales. Je répondrai à cela que les agriculteurs ont été forcés de se lancer dans la culture de nouvelles variétés parce que le gouvernement libéral ne pouvait assurer le transport de leur blé.

Le député de Lisgar (M. Murta) a parlé de la nécessité de mieux coordonner tout le système de transport et il a dit que le ministre ne semblait vouloir prendre aucune initiative en ce sens. J'aimerais rappeler à la Chambre qu'il y a un an et demi, le pont enjambant le Fraser a été emporté par une inondation. Cela s'est révélé désastreux pour le port de Vancouver étant donné que la ligne principale du CN passait sur ce pont. Pendant les trois semaines durant lesquelles le pont a été fermé, le port de Vancouver a déchargé un nombre record de