

*Les subsides*

Nous avons calculé, par exemple, que le port de Thunder Bay pouvait expédier en quatre jours la même quantité de grain que le port de Churchill en expédie en une saison. Je ne dis pas cela pour dénigrer Churchill, mais pour bien montrer comment se fait l'acheminement du grain dans notre pays et pour signaler le port qui est le plus actif dans ce domaine. Comme nous l'ont dit les dirigeants du CP, il serait bien moins coûteux de faire transiter tout le grain produit dans chaque province des Prairies par Thunder Bay, puis de l'acheminer par bateaux jusqu'au canal de Panama et en Asie plutôt que de lui faire franchir les Rocheuses, si les taux du Pas du Nid-de-Cobéau n'existaient pas, c'est-à-dire si les taux de transport étaient alignés sur les coûts. Ce sont des données dont le ministre devrait tenir compte en cherchant le moyen le plus rentable d'acheminer le grain.

Il y a quelque temps, je me suis intéressé, comme beaucoup d'autres députés, à un projet de déplacement de voie ferrée. Il en a été question en 1972, 1973 et 1974, alors que nous tentions d'obtenir que l'on déplace des voies au lieu de construire des viaducs. J'ai suivi cette question pendant bon nombre d'années. Le dernier gouvernement libéral avait financé une étude restreinte. Cette étude sur le déplacement des voies aboutissait à des conclusions assez intéressantes pour la ville de Thunder Bay. En effet, on constata que l'on aurait un bien meilleur aperçu du problème en examinant la question du transport du grain à l'intérieur de la ville. Il s'avéra que l'efficacité laissait à désirer, surtout pour ce qui est du rail.

Cette étude, créée, je le répète, pour étudier la question du déplacement des voies, démontrait qu'il suffirait en réalité de fusionner les deux réseaux, de construire de nouvelles gares de triage et de se débarrasser d'un croisement qui créait de graves ennuis pour améliorer de beaucoup l'acheminement du grain à Thunder Bay. J'invite le ministre à considérer cette étude non pas comme un plan pour le déplacement des voies, même si c'est là son point de départ, mais bien comme un moyen d'améliorer le transport du grain au Canada.

Je ne demande pas au ministre de nous dire aujourd'hui ce que le gouvernement a décidé ou ce qu'il pense. J'estime qu'il y a lieu de considérer cela sur une longue période de temps. Mais je lui demande de songer à ces 30 ou 35 millions de dollars, de les ajouter aux quelque 700 ou 800 millions de dollars qui serviront à acheter des wagons-trémies au cours des dix prochaines années, aux sommes que coûteront le doublement des voies et la construction de voies de garage supplémentaires et aux autres dépenses nécessaires: il verra que non seulement le projet est valable mais qu'il sera très rentable. C'est sous cet aspect seulement que la chose devrait être envisagée.

En terminant, j'aimerais formuler une dernière observation. Cette espèce d'opposition entre l'Est et le centre est l'un des problèmes auxquels le Canada doit faire face. J'exhorte vivement les Canadiens à reconnaître que le port de Thunder Bay est essentiellement un port de l'Ouest. C'est le port qui ouvre l'accès à l'Ouest. Je pense qu'on peut faire beaucoup pour arriver à ce résultat. Je ne cherche pas à dénigrer les ports de Prince-Rupert, de Vancouver ou de Churchill, mais je voudrais que la Chambre reconnaisse que le port de Thunder Bay est véritablement un port de l'Ouest.

J'ai demandé à mes concitoyens de réfléchir pour voir quelle attitude nous pourrions adopter vis-à-vis de l'Ouest. Je demanderais au ministre de réfléchir à la proposition toute simple que je vais lui faire car je pense qu'elle mérite son attention. Nous avons une commission portuaire qui ne relève pas du Conseil des ports nationaux. Elle est autonome. J'aimerais beaucoup que la commission élargisse ses cadres afin que les provinces de l'Ouest puissent y jouer un rôle.

Il existe à cet égard plusieurs possibilités. Chacune des provinces des Prairies pourrait nommer un représentant membre de la commission de sorte que notre port serait vraiment un port de l'Ouest. Ayant vécu dans le proche voisinage de l'Ouest, je comprend que les habitants de cette vaste région se sentent isolés et croient que le centre du pays est trop puissant. Je puis leur dire qu'à Thunder Bay nous ressentons la même chose à l'égard de Toronto. Nous nous sentons vraiment subjugués par cette métropole du «golden horseshoe». A bien des égards, nous devons considérer notre port comme un port de l'Ouest. J'espère que les habitants de l'Ouest seront de notre avis.

• (1730)

Je termine en demandant au ministre s'il envisagerait sérieusement d'accorder plus de pouvoirs à notre commission portuaire pour lui permettre de diversifier considérablement ses activités de manière à ce que les habitants de l'Ouest considèrent le port de Thunder Bay comme leur port et que, de notre côté, nous considérions l'Ouest comme une source de richesses, ce qui nous rapprochera beaucoup.

**M. Chénier:** Monsieur le président, l'aéroport de Timmins-Chapleau est depuis quelques années un des aéroports importants du nord de l'Ontario. Ce sont les compagnies Air Canada, NorOnt Air et Austin Airways qui assurent le transport de passagers. Austin Airways est la troisième compagnie régionale du Canada en importance, et elle dessert l'Arctique. Ses appareils font en moyenne de 12 à 40 décollages et atterrissages par jour.

Pour le moment, le système d'atterrissage utilisé à l'aéroport est le système Vasis. Depuis deux ans, le gouvernement investit de l'argent dans les travaux préparatoires à l'installation d'un système d'atterrissage aux instruments à l'aéroport de Timmins. Au cours de l'exercice financier 1979-1980, on a acheté du terrain pour les balises qui se trouvent à trois et à sept milles du seuil de piste. Il semblerait que l'installation du système d'atterrissage aux instruments serait terminée en 1981-1982.

Par ailleurs, étant donné l'importance du trafic aérien de cet aéroport, on a recommandé au ministre la construction de nouvelles voies de circulation sur la plus longue des deux pistes. Étant donné le grand nombre de passagers passant par cet aéroport, les parcs de stationnement sont actuellement inadéquats. La plupart des passagers de l'aéroport de Timmins viennent du Nord ou s'y rendent; ils parcourent donc en avion de longues distances et la salle d'attente et le restaurant semblent trop petits. Ces données faisaient partie des projections du ministère des Transports. Le ministre pourrait-il nous faire part de ses commentaires sur les projections relatives à l'aéroport de Timmins pour les deux ou trois prochaines années?