

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports et ministre de la Justice): Monsieur l'Orateur, je suis heureux de pouvoir garantir au député que nous n'avons pas changé d'avis concernant l'aménagement d'une quatrième piste et l'agrandissement de l'aéroport international de Toronto.

Bien sûr, il y a longtemps que nous avons estimé le coût d'un agrandissement beaucoup plus considérable de l'aéroport international de Toronto pour les habitants de la région. Nous étions disposés à entreprendre la construction d'un second aéroport important dans la région, afin d'éviter ces frais. Mais cette décision a, bien sûr, été rejetée à la suite des mesures adoptées par les autorités ontariennes.

Actuellement, nous envisageons toutes les possibilités afin de trouver le moyen de desservir Toronto en causant le moins d'inconvénients possible aux passagers. C'est une question difficile. Comme je l'ai déjà dit lorsque il a été décidé de ne pas aménager l'aéroport de Pickering, rien ne garantit que nous trouverons une solution facile à appliquer. Cependant, je puis donner au député l'assurance que nous n'avons pas modifié notre ligne de conduite et n'avons pas l'intention de construire une quatrième piste. Nous étudions chaque possibilité sous son angle pratique, y compris celle-là, parce que ceux qui préfèrent . . .

Des voix: Règlement.

* * *

LES TRANSPORTS

L'ACHEMINEMENT DU GRAIN

M. Arnold Malone (Battle River): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse à notre homme-orchestre en sa qualité de ministre des Transports. J'aimerais lire à la Chambre un passage d'un article tiré d'un journal et demander au ministre s'il est d'accord. Il porte sur des remarques du professeur Fred Anderson du comité d'action de l'administration des chemins de fer des Prairies. L'article déclare en substance que d'après le président du comité d'action de l'administration des chemins de fer des Prairies, une restructuration véritable du réseau ferroviaire des Prairies était probablement impossible. Le ministre partage-t-il cette opinion?

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports et ministre de la Justice): Monsieur l'Orateur, si le député avait l'ensemble de la déclaration du professeur Anderson, il constaterait qu'en réalité de l'avis de ce dernier c'est parce que le gouvernement a insisté pour conserver un nombre important de lignes secondaires desservant les petites agglomérations que l'optimisation des avantages économiques basée uniquement sur les distances est impossible à réaliser. A cet égard, nous devons plaider coupables.

Nous avons en effet tenu compte des avantages dont profiteraient les communautés avoisinantes et les céréaliers. En ce sens, nous avons un réseau de lignes secondaires et un réseau de lignes principales qui du simple point de vue économique n'est pas ce qu'il y a de mieux. Mais je pense cependant qu'il faut dans ces questions tenir compte des autres questions sociales et aussi des agriculteurs.

Des voix: Bravo!

M. Malone: Monsieur l'Orateur, si Montaigne était ici il dirait qu'il n'a jamais vu pareil gibier, à plumes ou à poil. Le ministre est-il du même avis que Fred Anderson, lequel trouve

déjà beaucoup trop long le réseau de base recommandé par le juge Emmett Hall? Est-ce là le point de vue du ministère et du ministre?

M. Lang: Monsieur l'Orateur, bien sûr que non, parce qu'au lieu d'envisager la question du simple point de vue économique, nous tenons compte également des intérêts des collectivités et des fermiers. De ce dernier point de vue, nous estimons que beaucoup de lignes qui ont été conservées sont justifiées. Ce que nous sommes en train de réaliser, c'est le réseau de transport optimal, celui qui assure un juste compromis entre les besoins des producteurs et des collectivités locales et les intérêts des contribuables dans leur ensemble.

* * *

LE GRAIN

LES VENTES À LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE

M. Les Benjamin (Regina-Lake Centre): Monsieur l'Orateur, puis-je poser au ministre des Transports, qui est également responsable de la Commission canadienne du blé, une nouvelle question faisant suite à celles qui ont été posées hier? Les États-Unis adoptaient récemment une loi accordant des crédits à court terme à la République populaire de Chine pour des achats de céréales. Ils ont récemment décroché un premier marché de 3.2 millions de tonnes, parce que nous ne pouvions faire plus.

Le ministre ne voudrait-il pas convaincre le gouvernement et ses collègues à revenir sur leur décision de faire appliquer le programme de compressions budgétaires qui va retirer 5 millions aux programmes de subventions sur les intérêts aux exportations de céréales, et \$900,000 aux primes de commercialisation des oléagineux? Veut-il également nous assurer que les facilités de crédit nécessaires pour faire face à cette nouvelle concurrence américaine seront mises à la disposition de la Commission canadienne du blé?

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports et ministre de la Justice): Monsieur l'Orateur, je puis assurer au député qu'aucune difficulté ne se pose à la Commission canadienne du blé pour ce qui est des ventes ou des crédits qui peuvent être accordés à la Chine pour décrocher des commandes. Les ventes à la Chine, qui ont été très importantes ces dernières années, se font traditionnellement à crédit, crédit garanti par l'État fédéral de la façon habituelle. Nous allons continuer à le faire. Je ne vois aucune nécessité d'accorder une subvention quelconque pour ces intérêts. Je puis donc dire au député, ce qu'il devrait savoir, que la Chine considère toujours la Commission canadienne du blé comme son premier fournisseur de cette céréale. La Commission entend conserver ce rôle, suivant des modalités qui lui donnent toute satisfaction.

● (1442)

M. Benjamin: Il est arrivé que la Chine emprunte de l'argent ailleurs pour rembourser une avance sur les achats de céréales. Par ailleurs, un des commissaires de la Commission canadienne du blé, M. F. M. Hetland, a déclaré que l'entrée en service de 4,000 wagons supplémentaires pour le transport des grains nous rapporterait plus de 700 millions de dollars par an en devises étrangères, grâce aux ventes supplémentaires qui pourraient être réalisées à l'étranger. Aussi, j'aimerais demander au ministre s'il obligera les compagnies ferroviaires à réparer et à mettre en service 5,000 wagons supplémentaires