

### Transports

C'est là le premier coup dur que nous avons connu il y a environ un an et demi. Mais plus récemment, il y a quelques semaines en fait, le ministre des Transports nous a porté un autre coup dur en annonçant la fermeture du canal ou de l'écluse de Sault-Sainte-Marie. Il n'y avait qu'une seule écluse canadienne qui permettait aux bateaux de passer du lac Supérieur dans les autres Grands lacs. Toutes les autres appartiennent aux États-Unis. Notre écluse était vieille et elle n'avait jamais été améliorée ou agrandie. En fait, on l'a laissé se dégrader.

On avait d'abord entendu dire que le gouvernement avait l'intention de fermer l'écluse de Sault-Sainte-Marie en 1982. Le gouvernement a fondé sa décision sur un faux prétexte. En effet, il prétendait que l'écluse n'était plus rentable commercialement parlant, qu'elle était de moins en moins utilisée, donc qu'il ne pouvait pas se permettre de dépenser 1 million de dollars par an pour la maintenir en service. Je suis intervenu en personne à ce sujet. Les syndicats concernés, le conseil municipal de Sault-Sainte-Marie ainsi que le député d'Algoma (M. Foster) ont également protesté. Nous avons proposé d'utiliser davantage l'écluse en l'aménageant et en l'élargissant, à vrai dire. Le gouvernement a fait la sourde oreille.

● (2152)

Le ministre, par contre, a décidé de réduire les heures de service. Il a supprimé l'équipe de nuit, ce qui signifie que l'écluse ne fonctionne plus que le jour. La conséquence logique de cette décision est que le passage est moins important. D'ici un an, le ministre des Transports sera en mesure de nous citer des chiffres pour prouver que les navires se font de plus en plus rares, donc que l'écluse n'est plus viable et qu'il faut la fermer.

Dès que l'on a annoncé la fermeture de cette écluse, j'ai présenté au ministre des instances en faveur de son maintien en service et même de son amélioration. Le 15 février 1978, le ministre des Transports m'a répondu par une lettre dans laquelle il parlait des perspectives d'augmentation du trafic et de l'opportunité de maintenir l'écluse en service. Il y disait entre autres:

Toutefois, un examen des prévisions du tonnage traversant les écluses canado-américaines à Sault-Sainte-Marie révèle qu'il ne se poserait des problèmes d'embouteillage qu'après 1995. Comme nous traversons actuellement une période de restrictions, je doute qu'il soit utile que Transports Canada entreprenne une étude de rentabilité sur une super-écluse, puisque ce n'est qu'après cette date qu'on pourrait apprécier les avantages d'un réseau de transport plus efficace.

Le ministre a commis l'erreur de ne pas faire faire une analyse des coûts et des profits. Il n'a pas tenu compte de certains faits récents. C'est la raison pour laquelle je lui demande de reconsidérer les arguments qui le portent à ne prévoir aucun problème justifiant l'expansion du système ou la construction de nouvelles écluses plus importantes à Sault-Sainte-Marie.

Le ministre n'a pas tenu compte de certains chiffres récents selon lesquels on projette de transporter du charbon depuis l'Ouest canadien jusqu'à Thunder Bay et ensuite par la voie maritime du Saint-Laurent en vue de respecter les contrats d'approvisionnement en électricité de l'Ontario. En 1980, on livrera chaque année à Thunder Bay 3,9 millions de tonnes de charbon qui seront ensuite transbordées et livrées de là en

divers endroits en bordure des Grands Lacs. Cela représente une augmentation de 12 p. 100 de la production canadienne totale de charbon. Cela signifie qu'un tonnage plus important sera acheminé par ces écluses et transporté en divers points du pays. Voilà un argument très important en faveur du maintien du nombre d'heures d'ouverture de ces écluses. On devrait maintenir un service de 24 heures par jour et éventuellement agrandir ces écluses ou en construire de nouvelles.

Cela assurerait une présence et une option canadiennes dans ce contexte si important des Grands Lacs. Cela revêt également de l'importance, compte tenu de toute négociation future au sujet de la voie maritime, mais cela aiderait aussi notre industrie du transport maritime qui dépérit. Nous aurons besoin de nouveaux navires pour transporter le charbon. De plus gros navires. C'est ainsi qu'en élargissant les écluses on inciterait nos chantiers navals à profiter de ce nouveau mouvement de marchandises.

Par ailleurs, je suis déçu de ce que le gouvernement fédéral n'ait pas tenu compte, outre le besoin d'une présence canadienne à l'emplacement de ces écluses et la nécessité d'écluses qui fonctionnent à plein rendement, que ces écluses contribuent environ un million de dollars à l'économie de Sault-Sainte-Marie, que ce soit sous forme de salaires, de travaux de réparation ou d'autres contrats associés à leur exploitation. Cette somme n'est pas insignifiante, vu le marasme économique qui sévit dans une bonne partie du Nord de l'Ontario.

Comme autre solution, le ministre propose de créer un parc historique dans cette région et de contribuer \$170,000 par année à l'entretien de ce parc. C'est bien moins que ce que pourrait rapporter sur place la pleine exploitation des écluses. Le ministre ne devrait pas nous dire que c'est à prendre ou à laisser. L'établissement d'un parc historique dans la région est parfaitement compatible avec la pleine exploitation commerciale des écluses. Un tel parc est en fait nécessaire à notre industrie touristique. Quelque 80,000 personnes viennent visiter nos écluses chaque année et assistent aux manœuvres. Les Américains attirent plus d'un million de visiteurs à leurs propres écluses. Si les Américains attirent plus de visiteurs, c'est parce que leurs écluses accommodent de plus gros navires. En élargissant nos propres écluses, nous aiderions considérablement l'industrie touristique de la région.

Je m'étonne également des renseignements que le ministre a obtenus de ses collaborateurs au sujet du tonnage réel du trafic empruntant cette écluse. Ses chiffres révèlent que le trafic à cette écluse s'établissait à 1,120,570 tonnes en 1972, pour tomber à 564,350 tonnes en 1976. Les chiffres que j'ai obtenus du syndicat intéressé, et relevés à l'écluse même, révèlent que le trafic y était de 1,523,754 tonnes en 1972, passait à 1,288,903 tonnes en 1976 pour tomber à 709,890 tonnes en 1977.

Ces chiffres sont bien différents de ceux que nous a cités le ministre. Ils n'accusent pas une chute aussi spectaculaire que les siens. On n'a pas tenu compte, pour expliquer la chute observée en 1977, de la grève qui a duré tout l'été de 1977 dans l'industrie du fer du Minnesota. On n'a pas non plus tenu compte du fait que le niveau moyen de l'eau dans les écluses des Grands lacs est tombé de 20 pieds à 17 pieds et 10 pouces, ce qui a empêché bien des navires de les emprunter.