

Transports routiers—Loi

Canada et concurrencer les entreprises canadiennes de la façon dont j'ai parlé.

Et notre réseau routier? Il y aura davantage d'entreprises de camionnage et plus de camions sur la route. Ils feront concurrence au CN et au CP. La concurrence est une bonne chose à la condition qu'elle ne détruise pas la poule aux oeufs d'or. Au Canada, le CN et le CP sont actuellement les seuls à desservir les petites localités. Si les régions perdent leurs chemins de fer, elles perdront leur seul moyen de transport. Allons-nous perdre les 4 500 wagons qui desservent chaque année une usine de pâtes et papier située dans la vallée de l'Outaouais, du côté du Québec? Vous rendez-vous compte de ce que cela donnerait si ces 4 500 wagons de papier étaient transportés par camion? Cette même usine reçoit 1 800 wagons de produits chimiques. Allons-nous charger le contenu de ces 1 800 wagons dans des camions qui sillonneront les routes de l'Ontario et du Québec?

Les deux gouvernements provinciaux vont devoir songer très sérieusement à améliorer leur réseau routier s'ils dérèglent le secteur du transport. Je vois assez bien ce qui se passerait dans l'est de l'Ontario et l'ouest du Québec si on lançait tous ces camions sur les routes actuelles, et il s'agit là d'une seule usine.

L'usine de papier *Consolidated Bathurst* reçoit environ 4 500 wagons par an. La compagnie expédie le papier dans ces wagons. Près de 1 800 de ces wagons transportent des substances chimiques, entre autres du chlore, de la soude caustique et des huiles lourdes.

● (1650)

Je crains que si les chemins de fer sont autorisés à abandonner la ligne ferroviaire desservant cette usine en raison du peu de trafic, ces produits chimiques pourraient alors être transportés sur nos routes provinciales. Nos services d'incendie et de police devront être équipés pour pallier des déversements importants. A mesure que le trafic augmentera, les services d'incendie devront assumer un nouveau rôle. Ils ne se contenteront plus de combattre les incendies, mais ils devront remédier aux déversements importants de substances chimiques sur les grandes routes.

Nos routes sont déjà congestionnées tout particulièrement dans l'est de l'Ontario et l'ouest du Québec. Environ 14 000 trajets de plus par an seraient effectués pour expédier ces marchandises, si la ligne ferroviaire était abandonnée, ce que le CN songe à faire.

Le ministre des Transports (M. Crosbie) est à la Chambre aujourd'hui. Je note avec plaisir sa présence ici. En réponse à une question que je lui posais, il m'a répondu qu'aucun gouvernement n'abandonnerait la ligne principale du CN, mettons entre Montréal et North Bay et qu'il examinerait la question. Je compte que le ministre tiendra sa promesse. A mesure que des compagnies américaines s'implanteront ici, j'espère que les

compagnies canadiennes réussiront à rester rentables et à prospérer pour soutenir la concurrence du tarif-marchandises en vigueur au Canada. Nous verrons alors le CN et le CP se présenter devant les nouveaux dirigeants du transport et demander à abandonner d'autres voies ferroviaires. Je pense qu'il est mauvais de mettre tout ce trafic sur les routes canadiennes alors que le rail peut s'en charger de façon plus sûre.

M. Hovdebo: Monsieur le Président, j'aimerais poser une question au député. Tout cela a été amplement examiné. Si l'on parcourt le *hansard* et le document *Aller sans entraves*, on constate qu'il a été beaucoup question d'un code national de la sécurité. Ce code n'existe pas actuellement. La réglementation relative à la sécurité et à l'attribution des permis varie d'une province à l'autre. Le député croit-il possible d'avoir un code de sécurité en vigueur d'ici à 1989, année où le projet de loi est censé prendre effet?

M. Hopkins: Monsieur le Président, je désire remercier le député de Prince-Albert (M. Hovdebo) pour sa question. Elle est vraiment importante. Ce qu'il évoque en réalité, c'est la coordination des mesures de sécurité à l'échelle du Canada. Dans les cas où des mesures régionales de sécurité se sont implantées au fil des ans, il est naturel qu'il y ait des divergences entre les diverses provinces sur le plan des mesures de sécurité. Parfois, c'est la géographie même d'une région donnée du pays qui amène à accorder plus d'importance à tel type de mesure de sécurité plutôt qu'à tel autre.

Si l'on veut coordonner la réglementation, prendre ce que l'on trouve de mieux dans ce qui a déjà été établi par les dix provinces, alors il faut compter sur une longue période de temps. Je pense que c'est avec une ironie masquée que le député m'a posé la question. Nous avons vu, et je suis sûr que le premier ministre (M. Mulroney) est parfaitement au courant aujourd'hui, même s'il ne l'était pas au départ, comme il est facile de traiter avec dix gouvernements provinciaux. C'est justement ce qu'il va falloir faire. Il va falloir non seulement traiter avec dix provinces pour arriver à une certaine forme d'accord, mais faire précéder cela d'audiences pour savoir quels genres de mesures de sécurité on désire. Des témoins devront être entendus devant un comité, qu'il s'agisse d'un comité bureaucratique ou d'un comité parlementaire. On présume qu'une telle réglementation sera finalement réexaminée par un comité parlementaire.

Quand on aura fini de remplir toutes ces formalités, et il a été question de faire entrer en vigueur cette réglementation d'ici 1989, quelqu'un au gouvernement devra être plus décidé et se mettre réellement au travail pour achever cette réglementation en peu de temps. Nous savons tous combien il faut de temps pour tenir des audiences de ce genre. Nous savons tous que la question ne peut être réglée en une seule conférence fédérale-provinciale des ministres des Transports. Ils voudront sans doute tous se réunir pour étudier ces questions, car il y a beaucoup en jeu pour chacun d'entre eux.