

L'ajournement

ferrées de l'ouest du Canada. Pourtant, le gouvernement dit qu'il faut faire payer davantage aux producteurs de grain pour transporter leur production parce qu'ils engorgent le réseau et écartent les autres utilisateurs des voies ferrées. Or, on constate que le grain occupera moins d'espace dans les trains que tout autre produit, d'ici à 1990.

Le ministre a déclaré que des sommes énormes seraient investies dans l'ouest du Canada. Maintenant, le ministre des Transports (M. Axworthy) affirme que les sociétés ferroviaires investiront 1.1 milliard de dollars cette année au Canada. C'est vrai si l'on tient compte de l'ensemble du Canada; par contre, si l'on considère ce que les sociétés ferroviaires ont l'intention d'investir en 1984, on constate que le CN investira 281 millions de dollars dans le réseau ferroviaire de l'Ouest, et que le CP y investira 345 millions, ce qui fait au total 646 millions de dollars.

Mais regardons un peu ce que ces sociétés reçoivent du gouvernement du Canada cette année. Les contribuables vont leur verser 652 millions de dollars. Voilà les gros investissements que devaient amener dans le réseau ferroviaire de l'Ouest l'adoption du projet de loi C-155! Les sociétés ferroviaires n'investissent même pas dans l'Ouest tout l'argent que leur versent les contribuables. Les chiffres que j'ai cités sont les données exactes provenant des deux sociétés de chemins de fer canadiennes.

Par ailleurs, nous constatons que le montant des investissements proposés a été ramené de 16.5 milliards à 12.5 milliards. Le ministère et le ministre affirment que c'est parce que la situation a changé. Si elle a changé au point de justifier une réduction de 25 p. 100 des investissements proposés par rapport à ce que les sociétés ferroviaires étaient censées avoir promis aux Canadiens de l'Ouest, il conviendrait peut-être aussi de réduire de 25 p. 100 les tarifs prévus dans le projet C-155. Si l'on considère les investissements qui vont être réalisés, la baisse de quelques milliards de dollars s'explique de la façon suivante: environ deux milliards à cause de la modification des plans du CN, un milliard du fait de la modification des plans du CP, et un milliard à cause de l'inflation.

● (1825)

Le Canadien National, qui s'était engagé à doubler sa voie ferrée d'ici cinq ans, a fait savoir depuis qu'il ne réaliserait pas ses travaux en cinq ans, mais en sept. On apprendra peut-être dans deux ans qu'il faudra sept ans de plus. En tout cas, les travaux sont retardés. C'est comme l'entretien des voies dans l'ouest du Canada qui était toujours remis à plus tard. Les sociétés ont été payées pour ces travaux d'entretien, mais elles ne les ont jamais effectués. Ces travaux n'ont pas été exécutés.

Cette année, le Canadien Pacifique investira seulement 95 millions de plus qu'en 1983. Alors qu'il avait dépensé 355 millions de dollars pour les voies ferrées en 1983, il prévoit dépenser 450 millions en 1984. Quand on sait ce que les agriculteurs devront payer et quand on considère le plafond établi par le projet de loi C-155, on constate que les producteurs paieront 5 p. 100 de plus à cause de l'accroissement des volumes. Le gouvernement en profitera, car il paiera 7 p. 100 de moins à cause

du tarif pondéré. Cet aspect nous inquiète au plus haut point, car nous nous souvenons des promesses qui ont été faites lors de la campagne électorale de 1980 au sujet du prix pondéré de l'essence. Aujourd'hui, nous payons plus que le prix mondial. C'est ce qui se passe dans l'ouest du Canada avec ce tarif de transport pondéré que prévoit le projet de loi C-155.

J'ai hâte d'entendre le secrétaire parlementaire nous expliquer cette diminution des investissements et nous dire pourquoi il faut augmenter la facture des producteurs d'aliments et de céréales pour permettre aux sociétés ferroviaires d'investir moins dans l'Ouest.

[Français]

Mme Éva Côté (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le Président, dans la question que le député de Kindersley-Lloydminster (M. McKnight) a posée au ministre des Finances le 16 avril dernier, il demandait pourquoi le ministre des Transports avait invoqué le fait que les investissements des chemins de fer seraient inférieurs de quelque 4 milliards de dollars par rapport à ceux qui étaient prévus dans le projet de loi C-155, compte tenu de l'appui financier important de un milliard de dollars accordé par le gouvernement à l'industrie céréalière.

Il y a encore une certaine confusion au sujet de ces deux montants. Tout d'abord, le montant de 4 milliards de dollars représente une réduction des dépenses prévues des deux chemins de fer pendant la période de 1982 à 1991. Au début de 1982 on estimait, d'après la conjoncture et les prévisions de la circulation, que les dépenses des chemins de fer, au cours de la décennie en cause, pourraient atteindre 16.5 milliards de dollars. Depuis ce temps-là les taux d'inflation ont baissé sensiblement et les prévisions relatives à la croissance du trafic ferroviaire sont devenues moins optimistes. C'est ainsi que les prévisions du Conseil consultatif du transport de l'Ouest, dans le cas des expéditions de grain, de charbon, de soufre et de potasse vers cette partie du Canada pendant la période qui va de 1981 à 1990 ont diminué de quelque 13 p. 100 entre octobre 1981 et août 1983. Par suite de cette baisse les prévisions ont été révisées pour tenir compte de la situation économique actuelle, y compris le ralentissement du rythme auquel de nouveaux wagons à charbon seront nécessaires.

Deuxièmement, en ce qui concerne le montant de 1 milliard de dollars mentionné par le député, signalons qu'il représente le total des dépenses annuelles du gouvernement prévues pour le transport du grain. La loi sur le transport du grain de l'Ouest n'oblige aucunement l'État ou les chemins de fer à effectuer des investissements déterminés. Elle contraint plutôt les compagnies de chemins de fer à faire des mises de fonds pour assurer la viabilité et l'efficacité du réseau ainsi que son adaptation à l'évolution des besoins en matière de mouvement des grains. Toutefois, elle enjoint à l'État de verser la subvention du Pas du Nid-de-Corbeau après 1986, soit 658.6 millions de dollars par année, majorée d'une part des augmentations annuelles des coûts des compagnies de chemins de fer, et ce pour aider à payer les frais que le tarif de transport du grain occasionne aux producteurs.