

Transports—Loi

l'encounter de ce qu'il vient de dire au sujet de la déréglementation et de la nécessité de laisser jouer les forces du marché.

M. Shields: Monsieur le Président, je suis heureux d'avoir la possibilité de répondre à la question du député. Il y a deux aspects à considérer; tout d'abord la déréglementation du pétrole et du gaz naturel. Je pense que le député a tenté de lier cette question-là aux transports. Deuxièmement, je ne crois pas à la réglementation du prix du pétrole. Nous venons tout juste de nous débarrasser de la mesure législative la plus encombrante jamais imposée à l'ouest du Canada, à savoir le Programme énergétique national. Que le ciel nous protège de toute autre calamité du genre.

Si j'ai bien compris, dans le second volet de sa question, le député prône des mesures d'aide au projet Syncrude, à l'une des usines de valorisation des sables bitumineux ou à l'industrie automobile. Il pourrait s'agir de toute industrie où le coût de production élevé peut être lié à la sécurité des approvisionnements ou à la sécurité du pays. Serions-nous ouverts à ce genre d'initiative? Il s'agit là de questions qui seront abordées lors de la conférence des premiers ministres sur l'énergie qui commence demain matin. Permettez-moi de signaler que, pour la première fois en neuf ans, tous les ministres de l'Énergie du Canada s'attableront précisément pour aborder la question que soulève le député de Vancouver—Kingsway (M. Waddell).

M. Taylor: Monsieur le Président, certains députés du parti néo-démocrate ont déclaré que la confidentialité des tarifs pourrait être préjudiciable aux petits expéditeurs. J'ai une brève observation à faire et ensuite une question à poser au député d'Athabasca (M. Shields). Avant, je voudrais féliciter le député de son excellente intervention.

Des voix: Bravo!

M. Taylor: Il a fallu une longue préparation et la présentation témoigne des efforts que le député d'Athabasca déploie au nom de ses électeurs.

Il y a quelques années, l'Alberta autorisait les tarifs confidentiels pour les petites entreprises de camionnage. Cela ne nuisait pas aux petits expéditeurs. En fait cela avait augmenté leurs affaires. Les choses allaient mieux et plus de camionneurs pouvaient trouver du travail. J'ai constaté que les tarifs confidentiels étaient logiques et excellents pour le pays. Les tarifs standard gênaient les expéditeurs, car on sait très bien que tout n'est pas standard. Il y a des articles encombrants, légers, lourds, difficiles ou très difficiles à charger, etc. Par conséquent, en l'absence de tarifs confidentiels, vous faites du tort au petit expéditeur. Je suis d'un avis totalement opposé à celui des députés néo-démocrates. Les tarifs confidentiels devraient accroître le marché et encourager les petits expéditeurs. J'aimerais avoir l'opinion du député au sujet des tarifs confidentiels.

M. Shields: Monsieur le Président, je remercie le député de Bow River (M. Taylor) de sa question. Il soulève un point très important. Les expéditeurs, petits et grands, pourront, en vertu du projet de loi C-18, négocier les prix et les services des sociétés ferroviaires pour le transport de leurs biens, ce qu'ils ne peuvent pas faire actuellement. J'ai ici un exemple qui illustre bien la question du député et y répondra très graphiquement.

Je viens de Fort McMurray qui est le centre des gisements de sables bitumineux et de leur mise en valeur. Lorsque je m'y

suis installé, il y a 20 ans, la ville comptait 2 700 habitants, elle en a maintenant 35 000. L'expansion de Syncrude et de Suncor a provoqué une forte poussée de croissance. Fort McMurray est devenu la plaque tournante d'une énorme quantité de biens et de services. C'est là que transite, notamment, un sous-produit des sables bitumineux, le soufre. Des wagons ouverts chargés de soufre quittent Fort McMurray en direction de divers marchés, partout dans le monde. Au retour, ces wagons restent vides. De jeunes entrepreneurs se sont adressés à la direction des chemins de fer en vue de charger ces wagons de terre noire. Aussi inimaginable que cela puisse paraître, Fort McMurray manque de terre noire pour enrichir les jardins, les pelouses et ainsi de suite. Certains demandaient donc de pouvoir remplir ces wagons de terre, sur des voies de chargement situées à l'extérieur d'Edmonton. Or, on a refusé de leur faire un prix concurrentiel ou confidentiel. Ils auraient été obligés de payer le même prix, pour transporter de la terre de la banlieue nord d'Edmonton jusqu'à Fort McMurray, que ce que coûte le transport du soufre entre Fort McMurray et Edmonton. On a donc continué à acheminer des wagons vides vers le nord, et les habitants de Fort McMurray n'ont pas eu la terre qu'ils voulaient. Dorénavant, cette histoire ne se répétera plus.

On offrira un prix spécial pour le transport de retour. Il y a un moyen de s'arranger. Il était difficile de transporter économiquement de Whitehorse, par exemple, les bouteilles de bière vides jusqu'à l'usine d'embouteillage où elles étaient consignées, avant que l'Alberta n'établisse un prix confidentiel ou concurrentiel. Le tarif de retour, accordé à des localités comme Whitehorse, a fait naître à lui seul une petite industrie. J'espère avoir répondu à la question du député, qui était très intéressante.

M. Waddell: Monsieur le Président, le député est-il conscient que certains contrats auront un caractère encore plus confidentiel après la déréglementation du secteur du gaz naturel? Je veux parler des contrats avec les États-Unis. Actuellement, le gaz se vend aux États-Unis 1,75 \$ le pied cube, alors que le Manitoba et l'Ontario le paient vraiment trop cher, soit 3 \$ le pied cube. Par conséquent, les Canadiens paient leur gaz naturel 125 \$ de plus qu'ils ne le devraient par année. Le Manitoba et l'Ontario perdent donc respectivement 60 et 600 millions de dollars. Est-ce là un exemple de ce qu'il veut dire par . . .

• (1220)

Le président suppléant (M. Paproski): Le secrétaire parlementaire.

M. Shields: Le député fait la contrebande de l'énergie . . .

M. Waddell: C'est la déréglementation du gaz naturel.

M. Shields: Nous parlons de la déréglementation des transports. J'ai cité deux cas précis pensant qu'ils illustreraient mes affirmations. Le député doit comprendre que sans contrats confidentiels, les sociétés ferroviaires hésitent à offrir des tarifs réduits à leurs petits clients. Les lois en vigueur ne permettent pas à ces sociétés d'offrir aux très petits producteurs et expéditeurs des tarifs spéciaux sur les retours légers. C'est ridicule. Si cette solution leur est interdite, ils ne peuvent pas demeurer compétitifs.