

*Transports—Loi*

Ce pourrait être un grave désavantage pour ceux qui livrent concurrence aux producteurs américains pour les marchés étrangers et nord-américains. En outre, les prix communs contractuels permettraient aux transporteurs américains d'éliminer à toutes fins pratiques la concurrence des sociétés ferroviaires canadiennes pour le trafic transfrontalier en supprimant certains itinéraires.

Examinons l'exemple d'une expédition de pâte de bois en provenance de l'ouest du Canada et destinée à la côte est des États-Unis. Pour l'instant, le CP transporte le produit d'un bout à l'autre du Canada et le remet à Conrail à un port d'entrée de l'est du Canada pour qu'il soit livré en Nouvelle-Angleterre. Un prix commun contractuel pourrait obliger le CP à remettre le produit à la ligne Burlington-Northern à la frontière de l'Alberta et du Montana. Conrail le prendrait ensuite à Chicago et le transporterait jusqu'à sa destination finale. De toute évidence, ce serait à l'avantage de Conrail d'annuler son itinéraire dans l'est du Canada et de faire passer tout le trafic par Chicago. A l'heure actuelle, Conrail maintient cet itinéraire parce que le CP a d'autres possibilités. Par ailleurs, si l'itinéraire du CP dans l'est est supprimé, il y aura moins de solutions rentables pour l'expéditeur.

Cela donnerait lieu à une exportation massive d'emplois et d'activité économique aux États-Unis, parce que le trafic canadien acheminé par les États-Unis augmenterait. De toute évidence, ce n'est pas à l'avantage du Canada. Nous devrions nous préoccuper sérieusement des emplois dans les secteurs reliés directement aux chemins de fer, y compris les gares de triage, l'entretien du matériel, les ports, et ainsi de suite. Des milliers d'emplois sont en jeu parce que le gouvernement a eu l'imprudence de songer à adopter une telle mesure.

Un prix de ligne commune obligatoire affaiblirait aussi la prospérité économique de bien des régions desservies par les expéditeurs canadiens. Je crois que la partie la plus nuisible du projet de loi est l'obligation d'utiliser des lignes communes. Notre existence en tant que pays est en danger.

Si nos compagnies ferroviaires sont forcées de se couper mutuellement la gorge non seulement pour se faire concurrence entre elles mais pour livrer concurrence aux compagnies américaines, elles exigeront de plus en plus de concessions des cheminots, compromettent de plus en plus la sécurité et prendront d'autres mesures qui ne seraient pas nécessaires autrement. Aussi faut-il rejeter cette mesure.

J'espère que les Canadiens comprendront les répercussions de ce projet de loi. Nous, de l'opposition feront de notre mieux pour en informer le public.

Je retourne au discours du ministre. A la page 2321 du harnard, il dit ceci:

La nouvelle mesure législative ne vise pas simplement à créer ou à préserver des emplois dans d'autres secteurs de l'économie, mais bien à maintenir les emplois dans le secteur des transports et à en créer d'autres. Cela ne pourra se produire que si les exigences des voyageurs et des expéditeurs augmentent dans une économie en pleine croissance.

On ne pourra assurer la sécurité des travailleurs dans l'industrie des transports que si l'industrie est fondamentalement solide elle-même. Le projet de loi doit donc tenir compte des besoins des usagers des transports et de ceux des fournisseurs de transports. Ce projet de loi ne le fait pas. Il favorisera

une telle baisse des tarifs, en raison entre autres de la concurrence inégale des transporteurs américains, que la viabilité des transporteurs canadiens sera compromise.

On doit se demander si c'est le but ultime du gouvernement conservateur qui a parlé de privatiser le CN. Veut-il affaiblir les deux compagnies ferroviaires canadiennes au point qu'il pourra un jour prétendre qu'aucune des deux n'est rentable et qu'il ne devrait y avoir qu'une seule société de chemins de fer au Canada? La doctrine conservatrice veut bien sûr que cette compagnie unique soit privée. Nous assisterions alors à la vente à perte de ce qui restera du CN au Canadien Pacifique. On se demande si ce n'est pas le but caché du gouvernement.

C'est la seule façon d'expliquer pourquoi le gouvernement met sur pied un régime de réglementation qui aurait pour effet d'affaiblir à ce point nos deux compagnies ferroviaires nationales. C'est peut-être le but caché de ce projet de loi. Aucun essai n'a été effectué pour évaluer l'incidence des mesures énoncées dans le projet de loi sur le marché. Le gouvernement marche à l'aveuglette. Une approche plus pondérée permettant d'évaluer l'incidence de certaines dispositions concurrentielles auraient été beaucoup plus raisonnable que la façon de procéder adoptée dans le projet de loi.

• (1540)

Le ministre a également déclaré, comme en fait foi le compte rendu du 19 décembre à la page 2323:

La meilleure option pour le ministre, c'est de prendre l'argent qui était destiné, dans ce projet de loi, à subventionner une ligne ferroviaire pour aider les expéditeurs et les localités à s'adapter aux nouvelles solutions comme le transport par camion notamment.

Encore là nous voyons les conservateurs qui accélèrent la mise en application d'un processus amorcé sous le gouvernement libéral, soit l'abandon des lignes ferroviaires. Seulement les gens maintenant doivent en quelque sorte se satisfaire du fait qu'une petite caisse sera constituée pour les aider à faire la transition entre le chemin de fer et les camions. Je m'oppose à cela pour deux motifs dont l'un est d'ordre écologique. J'ai passé la matinée à une séance du comité spécial des pluies acides. Nous avons appris que les émissions d'oxyde nitreux s'échappant des poids lourds causent un grave problème écologique. Que peut-on faire de plus stupide du point de vue écologique, monsieur le Président, que de substituer des douzaines de camions à un train? Néanmoins, telle est la tendance que nous constatons depuis un certain temps. Nous agissons à rebours si nous tentons de réduire les émissions d'oxyde nitreux et d'autres polluants qui s'échappent dans notre milieu des moteurs à combustion interne. Cette merveilleuse idée des libéraux sera maintenant réalisée à titre de solution définitive par les conservateurs qui affirment: «Nous avons trouvé la solution aux émissions d'oxyde nitreux. Débarrassons-nous de tous les trains et substituons-leur des poids lourds partout au Canada. Sabordons nos chemins de fer.» Cela est insensé du point de vue écologique ou économique.

Cette initiative va paraître déraisonnable à toutes les petites localités touchées. Si les citoyens de ces localités examinent attentivement le projet de loi, ils constateront que même pour ceux qui sont en faveur de l'abandon de lignes ferroviaires—dont je ne suis pas—il y a une lacune dans la nouvelle disposition, car on ne tient pas compte du plein coût d'exploitation d'une ligne pour déterminer si elle est rentable ou non.