

Transports—Loi

La réduction des coûts dans notre environnement actuel est un facteur important, surtout pour les industries primaires canadiennes de l'Ouest dont les frais de transport représentent une grande partie de leur prix à la livraison. Une diminution des frais de transport est vitale, surtout pour les expéditeurs dont les marchés traditionnels se sont beaucoup restreints ces dernières années, ainsi que pour l'économie de l'Ouest.

Quelles en sont les répercussions? Le meilleur exemple en est peut-être ce qui s'est passé dans le transport du bois d'oeuvre, question d'une importance vitale pour le Canada et qui a attiré récemment beaucoup d'attention.

En 1985, le Canada a exporté pour près de 4 milliards de dollars de bois d'oeuvre aux États-Unis, soit 33 p. 100 de tout le marché américain. Près de 50 000 Canadiens sont employés dans l'industrie du bois d'oeuvre du Canada. L'expédition du bois d'oeuvre est également extrêmement importante pour les recettes des deux sociétés ferroviaires canadiennes. En 1984, le bois d'oeuvre a constitué près de 8 p. 100 des recettes totales des chemins de fer, soit plus de 410 millions de dollars. Le bois d'oeuvre ne cède la première place qu'au charbon en tant que source de revenus des chemins de fer canadiens. Une grande partie de toutes les expéditions de bois d'oeuvre ont pour origine l'ouest du Canada et se font par chemin de fer vers le sud, dans les régions centre-nord et nord-est des États-Unis. Étant donné, entre autres, les grandes distances en cause, le poids et la valeur du produit, le bois d'oeuvre se prête bien au transport ferroviaire.

Néanmoins, il ressort d'une analyse des expéditions aux États-Unis du bois d'oeuvre canadien de l'Ouest, au cours des cinq dernières années, qu'on assiste à un passage continu et croissant qui a été à la fois sensible et spectaculaire, du chemin de fer au camionnage comme moyen de transport.

Le bois d'oeuvre est un produit qui est lié au chemin de fer, surtout pour les grands marchés des États-Unis. Cependant, le volume de bois d'oeuvre canadien de l'Ouest acheminé par chemin de fer vers les marchés américains a diminué chaque année depuis l'adoption de la *Staggers Act*. Pendant la même période, le volume de bois d'oeuvre canadien de l'Ouest expédié par camion sur les marchés américains a presque triplé, ce qui représente un changement assez sensible.

Combien de millions de dollars de recettes perdues cela représente-t-il pour les chemins de fer? Dans combien de situations, les chemins de fer ne peuvent-ils pas établir des taux concurrentiels, ou hésitent-ils à le faire?

Je ne propose pas de décourager une saine concurrence entre le transport routier et le chemin de fer. Cependant, on m'a averti que les sociétés ferroviaires ne sont pas en mesure d'être concurrentielles sur certains marchés des transports de l'Ouest. Qu'est devenu ce transport du bois? Une faible portion du bois est transportée par camion jusqu'à destination, dont une partie par conteneurs vers des ports américains. Cependant, la majeure partie du bois n'est pas transportée par camion jusqu'à son ultime destination. On en transporte la plus grande partie en effet à la frontière canado-américaine ou de l'autre côté de la frontière seulement vers les centres de rechargement des transporteurs ferroviaires américains, d'où le bois sera réacheminé vers ses destinations américaines. Comme nous pouvons le voir, à l'instar de l'eau qui recherche toujours les niveaux les plus bas et qui trouve le moyen d'y arriver, les

gestionnaires du transport recherchent les tarifs-marchandises les plus bas et, comme je l'ai montré, beaucoup d'entre eux trouvent aussi le moyen d'y parvenir.

La concurrence ferroviaire intermodale pour ces expéditeurs ne se réalisera que grâce à des dispositions permettant réellement le jeu de la concurrence dans le transport ferroviaire. On n'a pas trouvé de solutions de rechange à ces dispositions pour permettre aux expéditeurs de bénéficier de services ferroviaires concurrentiels.

• (1210)

Ces dispositions sont fort bien accueillies par pratiquement tous les intéressés.

En terminant, monsieur le Président, le gouvernement prétend qu'aucun transporteur ne perdra nécessairement un contrat de transport s'il est disposé à offrir des prix compétitifs. En d'autres termes, si une compagnie de chemin de fer est prête à être compétitive, nous sommes convaincus qu'aucune autre compagnie de chemin de fer ne sera mieux placée pour offrir ce tarif que le transporteur dont l'expéditeur est à la merci.

Les députés ont, sans aucun doute, entendu d'aucuns prétendre que certaines mesures contenues dans le projet de loi C-18 risquent de permettre aux transporteurs américains de s'emparer de centaines de millions de dollars de trafic-marchandises au Canada. Il convient d'insister en l'occurrence sur le fait qu'il s'agit seulement d'une possibilité, et que cela ne se produira pas nécessairement. Les transporteurs canadiens ne subiront de pertes que s'ils ne sont pas compétitifs. N'est-ce pas là le genre de concurrence à laquelle les industries canadiennes doivent faire face chaque jour?

Les expéditeurs canadiens recherchent les avantages qu'offre une concurrence accrue entre les chemins de fer américains. De nombreux expéditeurs comptent sur une réduction des coûts de transport pour demeurer compétitifs sur les marchés mondiaux. Il est maintenant temps que les Canadiens profitent des avantages d'une concurrence accrue.

M. Waddell: Monsieur le Président, les gens nous demandent notamment d'être logiques dans notre façon d'aborder les question. Or, on relève certaines contradictions du côté libéral. Le député de Winnipeg—Fort Garry (M. Axworthy) est le père de la déréglementation. Il l'a entreprise quand il était ministre des Transports. Or, hier soir, la députée de Hamilton—Est (M^{me} Copps) a semblé tout à fait opposée à la déréglementation et à ce projet de loi. Les libéraux s'opposent, semble-t-il, à ce projet et à la déréglementation. Voilà un exemple d'incohérence, mais on s'y attend de la part des libéraux quand il s'agit de politique.

Je voudrais poser une question au député qui, je l'espère, est cohérent dans ses idées politiques. Il vient de l'Athabasca. Si je peux me permettre d'utiliser le surnom «Syncrude Jack», il a fait sur Syncrude certaines déclarations qui diffèrent de celles de ses collègues albertains. Il s'agit de réglementation et de déréglementation en l'occurrence. Est-il ou non partisan d'un prix réglementé pour le pétrole de Syncrude? Est-il en faveur ou non d'aider Syncrude à donner de l'expansion à son usine, ce que son gouvernement s'est refusé à faire? Dans quelle mesure le député est-il logique dans sa position sur cette question? S'il est en faveur d'aider Syncrude, cela va alors à